

625.8
Gan
h ei

**HUBUNGAN SETTING JALUR PEDESTRIAN
TERHADAP PERSEPSI PEDAGANG KAKI LIMA PADA MALAM HARI
DI KAWASAN BANGUNAN CAMPURAN
JALAN PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO**



TESIS

**DISUSUN DALAM RANGKA MEMENUHI PERSYARATAN
PROGRAM MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR**

**DISUSUN OLEH:
INDRAYANA GANDADINATA
NIM:
L4B002091**

**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003**

LEMBAR PENGESAHAN

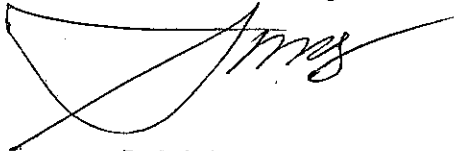
HUBUNGAN SETTING JALUR PEDESTRIAN
TERHADAP PERSEPSI PEDAGANG KAKI LIMA PADA MALAM HARI
DI KAWASAN BANGUNAN CAMPURAN
JALAN PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO

Disusun oleh :
INDRAYANA GANDADINATA
NIM. L4B002091

Tesis ini telah dipersembahkan didepan Dosen Penguji
Pada tanggal 8 Nopember 2003
Dan dinyatakan telah diterima
sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Teknik Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Menyetujui,

Pembimbing Utama



Ir. Djoko Indrosaptono, MT.

Pembimbing Pendamping



Ir. Agung Dwiyanto, MSA.

Semarang, 8 Nopember 2003
Universitas Diponegoro
Program Pasca Sarjana



Ketua Program Studi Teknik Arsitektur

Ir. Totok Roesmanto, M.Eng.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis selama proses penelitian dan penyusunan tesis dengan judul : Hubungan Setting Jalur Pedestrian Terhadap Persepsi Pedagang Kaki Lima di kawasan Bangunan Campuran Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto. Penulis tertarik ingin mengetahui hubungan persepsi Pedagang Kaki Lima (PKL) terhadap setting jalur pedestrian.

Tesis ini berhasil disusun berkat dukungan dan bantuan yang diberikan oleh berbagai pihak kepada penulis. Berkaitan dengan hal tersebut pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Ir. Djoko Indrosaptono, MT., dan Ir. Agung Dwiyanto, MSA., selaku Pembimbing Utama dan Pembimbing Pendamping yang telah memberikan bimbingan, dorongan, semangat dan koreksi dalam proses penelitian dan penyusunan tesis ini;
2. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng., selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang;
3. Ir. Edy Darmawan, M.Eng., selaku Dosen Penguji yang telah memberikan koreksi, kritik dan saran didalam pendalaman teori dan penulisan tesis ini;
4. Maria Emelia Widyanti, SH., Maria Indrayani Gandadinata, S.Sn., Indraren Gandadinata, SH., Istri dan kedua Putri tercinta yang telah memberikan doa dan dukungannya;
5. Ir. Sunardi, MTP., dan Glinggang Setiyoko, ST. beserta kawan-kawan, atas bantuannya dalam mengumpulkan data lapangan;
6. Segenap Dosen dan Staf Tata Usaha Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang, yang telah membntu dalam proses belajar dan penyelesaian penelitian sampai dengan penulisan tesis ini;

7. Para Responden dan semua Pihak yang tidak dapat disebut satu persatu, yang telah terlibat dalam penelitian dan penulisan tesis ini baik langsung maupun tidak langsung.

Penulis berharap, semoga tesis ini bermanfaat bagi pembaca sebagai suatu wawasan dalam pengembangan Ilmu Arsitektur. Kritik dan saran terhadap hasil penelitian dan penulisan tesis ini sangat diharapkan untuk menambah wawasan penulis dikemudian hari.

Purwokerto, Nopember 2003

Penulis,

Indrayana Gandadinata

ABSTRACT

The pedestrian tracks functional differentiation or double function phenomena along the primary or secondary main road, primary or secondary road in the developing or developed countries is potentially changing. As the result, it can be said that there is a discrepancy between attribute demands with the available properties.

It means that the attribute demand comes from the human's perception, on the other hand property means is the moving or unmoving container or setting elements or the activities done by other human as the stimulus caught at the first time by the eye and will then be accepted by the brain to be processed to get a respond of a behaviour based on the experiences.

The pedestrian tracks on the Prof. DR. H. Bunyamin Purwokerto street is made for the pedestrian, remembering that there is Soedirman University (UNSOED) campus, it can be estimated that the pedestrian tracks can be used optimally for the user. But in the reality its function changes or double function as the vendor-trading place (PKL) especially at night. Day by day the vendor traders is increasing rapidly on the pedestrian tracks. The changing function's reason is estimated that there is a temporary assumption about an understanding or perception of the traders on the pedestrian tracks is suitable for trading some things (fulfills the attribute demands).

The study is aimed to find out the correlation between pedestrian tracks setting with the pedestrian perception that has activities along the Prof.DR.H. Bunyamin Purwokerto Street at night. The writer uses some theories; they are Weismann (1981) about attribute. Theory Paull A Bell (1978) about perception. The analysis of the data bases on descriptive statistic analysis as the answer of the hypothesis and the explanation of the correlation between the perception with the intended pedestrian tracks setting.

The result indicates that there is a correlation between attribute demands with the pedestrian perception of the intended pedestrian tracks. The attribute demands are accessibility, comfort, activities and visibility and oppressiveness, while the intended pedestrian tracks are vehicles crowded places and pedestrians crowded places (the new magnetically settlement, campus): flat and free of resistance, pail which is higher than the main road, easy to get the facilities (illumination lamp, clean water, liquid or solid waste drain nation, close distance to back home and to get material, the pedestrian tracks are far enough to the buildings.

ABSTRAK

Fenomena perubahan fungsi atau fungsi ganda yang terjadi pada jalur pedestrian di sepanjang jalan baik jalan arteri primer, sekunder, kolektor primer maupun kolektor sekunder dalam sebuah kota sedang dan kota besar cenderung potensial untuk berubah.

Terjadinya perubahan fungsi tersebut, secara teori dapat dikatakan bahwa ada kesenjangan antara tuntutan atribut dengan properti yang ada.

Maksud tuntutan atribut tersebut datangnya dari persepsi manusia, sedangkan properti disini adalah elemen-elemen pembentuk wadah/ seting baik yang bergerak maupun tidak bergerak dan atau berupa aktivitas yang dilakukan oleh manusia lain yang berlaku sebagai stimulus atau rangsangan yang muncul pada awalnya ditangkap oleh indera mata kemudian diterima ke otak untuk diproses dan timbulah respons berupa perilaku berdasarkan pengalaman yang ada.

Jalur pedestrian di jalan Prof. DR. H. Bunyamin Purwokerto dibuat dengan tujuan sebagai fasilitas para pejalan kaki, mengingat pada jalan tersebut terdapat kampus UNSOED, yang diperkirakan dapat memberikan fungsi yang optimal bagi penggunaanya.

Namun pada kenyataannya fungsi tersebut berubah atau berfungsi ganda yaitu sebagai tempat jualan (PKL) terutama di waktu malam hari. Melihat perkembangannya semakin hari semakin bertambah jumlah para pedagang kaki lima yang berada di jalur pedestrian tersebut. Terjadinya perubahan fungsi tersebut diperkirakan ada dugaan sementara adanya pemahaman/ persepsi para pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian sangat cocok bila dipergunakan sebagai aktivitas jualan (memenuhi tuntutan atribut).

Untuk itu penelitian yang dilakukan akan melihat hubungan antara seting jalur pedestrian dengan persepsi para pedagang kaki lima yang beraktivitas pada malam hari di sepanjang jalan Prof. DR. H. Bunyamin Purwokerto. Adapun beberapa teori yang dipergunakan antara lain Weismann (1981) yaitu tentang atribut, kemudian teori Paull. A. Bell (1978) mengenai persepsi. Hasil data dilapangan dianalisis dengan menggunakan statistik diskriptif yang kemudian temuan hasil menjawab hipotesa dilanjutkan dengan penjelasan maksud hubungan persepsi terhadap seting jalur pedestrian yang terkait.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara tuntutan atribut persepsi para pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian yang diminati. Adapun urutan tuntutan atribut yaitu; aksesibilitas; kenyamanan; aktivitas & visibilitas dan kesesakan, sedangkan jalur pedestrian yang diminati adalah: merupakan daerah padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki (magnit baru yaitu daerah pemukiman, kampus); datar serta bebas tidak ada terhalang; mempunyai peil lebih tinggi dari jalan raya, mudah memperoleh prasarana pendukung (lampu penerangan, air bersih, pembuangan limbah cair dan padat), jarak kembali kerumah serta memperoleh bahan baku relatif dekat/ waktu singkat, posisi jalur pedestrian mempunyai jarak cukup terhadap bangunan yang ada disepanjang jalur pedestrian tersebut.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRACT	v
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Tujuan	4
D. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
E. Lingkup Penelitian	5
F. Metode Pembahasan.....	6
BAB II KAJIAN TEORI DAN OPERASIONAL VARIABEL	7
A. Kajian Teori.....	7
1. Psikologi.....	7
2. Urban Design.....	13
3. Kajian Teori sebagai Pengertian.....	16
4. Kajian Teori sebagai Landasan Penelitian	19
5. Lanadasan Teori sebagai Kerangka Bangun Metode Penelitian	30
B. Hipotesa.....	31
C. Operasional Variabel.....	31
1. Variabel Terikat (berbentuk persepsi pedagang kaki lima).....	32
2. Variabel Bebas (berbentuk atribut ruang jualan).....	32

BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Kerangka Pola Pikir	33
B. Metode Penelitian	34
1. Obyek Kajian/Penelitian	35
2. Alat Rekam Obyek Kajian/Penelitian	35
3. Waktu Pelaksanaan Penelitian	36
4. Pentahapan Langkah Penelitian	37
5. Penentuan Responden	38
6. Variabel Penelitian	38
7. Langkah Penyusunan Metode untuk Merekam Data	38
8. Metode Analisis Rekaman Data	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43
A. Deskripsi Wilayah Pengamatan	43
1. Kondisi Umum Kota Purwokerto	43
2. Wilayah Penelitian	48
3. Jalur Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin	50
4. Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin	54
B. Data dan Analisis Data	59
1. Data Peta Garis Kota Purwokerto	59
2. Data Volume Lalu-lintas	65
3. Data Waktu Tempuh	68
4. Data Place Centered Mapping	77
5. Data Person Centered Mapping	152
6. Data Jumlah PKL yang Menggunakan Jalur Pedestrian	188
7. Lalu-lintas Harian Rata-rata (LHR)	189
8. Kecepatan Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin	192
C. Hasil Penelitian	193
1. Hasil Analisa Data Persepsi Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian	193
2. Hasil Analisa Data Persepsi Pedagang Kaki Lima terhadap Atribut yang Dibutuhkan	195

3. Hubungan Tuntutan Atribut Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian dengan Harapan yang Diminati	206
D. Pembahasan.....	225
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	244
A. Kesimpulan.....	244
B. Rekomendasi	249
DAFTAR PUSTAKA	252
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	254

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Pengambilan Data.....	36
Tabel 4.1 Volume Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada hari Rabu tanggal 19 Pebruari 2003	65
Tabel 4.2 Volume Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada hari Kamis tanggal 20 Pebruari 2003	66
Tabel 4.3 Volume Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada hari Jumat tanggal 21 Pebruari 2003	67
Tabel 4.4 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Pagi Hari tanggal 19 Pebruari 2003	68
Tabel 4.5 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Siang Hari tanggal 19 Pebruari 2003	69
Tabel 4.6 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Malam Hari tanggal 19 Pebruari 2003	70
Tabel 4.7 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Pagi Hari tanggal 20 Pebruari 2003	71
Tabel 4.8 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Siang Hari tanggal 20 Pebruari 2003	72
Tabel 4.9 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Malam Hari tanggal 20 Pebruari 2003	73
Tabel 4.10 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Pagi Hari tanggal 21 Pebruari 2003	74
Tabel 4.11 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Siang Hari tanggal 21 Pebruari 2003	75
Tabel 4.12 Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada Malam Hari tanggal 21 Pebruari 2003	76
Tabel 4.13 Data Person Centered Mapping.....	152
Tabel 4.14 Data Jumlah PKL (Pedagang Kaki Lima).....	188

Tabel 4.15 Lalu-lintas Harian Rata-rata (LHR) Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto tanggal 19 Pebruari 2003	189
Tabel 4.16 Lalu-lintas Harian Rata-rata (LHR) Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto tanggal 20 Pebruari 2003	190
Tabel 4.17 Lalu-lintas Harian Rata-rata (LHR) Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto tanggal 21 Pebruari 2003	191
Tabel 4.18 Kecepatan Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto pada tanggal 19, 20, 21 Pebruari 2003	192

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Skema Hubungan Tiga Unsur (Subyek dan Obyek, Kendaraan/Sarana dan Jaringan Prasarana Transportasi)	8
Gambar 2.2 Skema Hubungan antara Transportasi, Guna Lahan dan Kegiatan.....	10
Gambar 2.3 Diagram Persepsi sebagai Produk Interaksi antara Individu dan Obyek Fisik	20
Gambar 2.4 Diagram Model Sistem Lingkungan-Perilaku.....	23
Gambar 3.1 Skema Kerangka Pola Pikir.....	33
Gambar 4.1 Peta Kota Purwokerto.....	46
Gambar 4.2 Peta Lokasi Penelitian	47
Gambar 4.3 Peta Garis Purwokerto Lembar 13/1	59
Gambar 4.4 Peta Garis Purwokerto Lembar 13/2	60
Gambar 4.5 Peta Garis Purwokerto Lembar 13/3	61
Gambar 4.6 Peta Garis Purwokerto Lembar 13/4	62
Gambar 4.7 Peta Garis Purwokerto Lembar 13/5	63
Gambar 4.8 Peta Garis Purwokerto Lembar 13/6	64
Gambar 4.9 Peta Lokasi Penelitian (Pembagian Ruas).....	77
Gambar 4.10 Ruas B 1/2 (Siang Hari)	78
Gambar 4.11 Ruas B 3/4 (Siang Hari)	79
Gambar 4.12 Ruas B/C 5/6 (Siang Hari).....	80
Gambar 4.13 Ruas C 7/8 (Siang Hari)	81
Gambar 4.14 Ruas C 9/10 (Siang Hari)	82
Gambar 4.15 Ruas C 11/12 (Siang Hari)	83
Gambar 4.16 Ruas C 13/14 (Siang Hari)	84
Gambar 4.17 Ruas C 15/16 (Siang Hari)	85
Gambar 4.18 Ruas C 17/18 (Siang Hari)	86
Gambar 4.19 Ruas C 19/20 (Siang Hari)	87
Gambar 4.20 Ruas C/D 21/22 (Siang Hari)	88

Gambar 4.21	Ruas D 23/24 (Siang Hari)	89
Gambar 4.22	Ruas D 25/26 (Siang Hari)	90
Gambar 4.23	Ruas D 27/28 (Siang Hari)	91
Gambar 4.24	Ruas D 29/30 (Siang Hari)	92
Gambar 4.25	Ruas D 31/32 (Siang Hari)	93
Gambar 4.26	Ruas D 33/34 (Siang Hari)	94
Gambar 4.27	Ruas D 35 (Siang Hari)	95
Gambar 4.28	Potongan B.1 s/d B.3 (Barat/Siang Hari)	96
Gambar 4.29	Potongan B.4 s/d B.6 (Barat/Siang Hari)	97
Gambar 4.30	Potongan C.1 s/d C.3 (Barat/Siang Hari)	98
Gambar 4.31	Potongan C.4 dan D.1 s/d D.2 (Barat/Siang Hari)	99
Gambar 4.32	Potongan D.3 s/d D.5 (Barat/Siang Hari)	100
Gambar 4.33	Potongan B.1 s/d B.2 dan C.1 (Timur/Siang Hari)	101
Gambar 4.34	Potongan C.2 s/d C.4 (Timur/Siang Hari)	102
Gambar 4.35	Potongan C.5 s/d C.7 (Timur/Siang Hari)	103
Gambar 4.36	Potongan C.8 s/d C.10 (Timur/Siang Hari)	104
Gambar 4.37	Potongan C.11 s/d C.12 dan D.1 (Timur/Siang Hari)	105
Gambar 4.38	Potongan D.2 s/d D.4 (Timur/Siang Hari)	106
Gambar 4.39	Potongan D.5 s/d D.7 (Timur/Siang Hari)	107
Gambar 4.40	Potongan D.8 s/d D.10 (Timur/Siang Hari)	108
Gambar 4.41	Potongan D.11 s/d D.13 (Timur/Siang Hari)	109
Gambar 4.42	Potongan D.14 s/d D.15 (Timur/Siang Hari)	110
Gambar 4.43	Street Furniture (1)	111
Gambar 4.44	Street Furniture (2)	112
Gambar 4.45	Street Furniture (3)	113
Gambar 4.46	Street Furniture (4)	114
Gambar 4.47	Street Furniture (5)	115
Gambar 4.48	Street Furniture (6)	116
Gambar 4.49	Street Furniture (7)	117
Gambar 4.50	Ruas B 1/2 (Malam Hari)	118
Gambar 4.51	Ruas B 3/4 (Malam Hari)	119

Gambar 4.52	Ruas B/C 5/6 (Malam Hari)	120
Gambar 4.53	Ruas C 7/8 (Malam Hari)	121
Gambar 4.54	Ruas C 9/10 (Malam Hari)	122
Gambar 4.55	Ruas C 11/12 (Malam Hari)	123
Gambar 4.56	Ruas C 13/14 (Malam Hari)	124
Gambar 4.57	Ruas C 15/16 (Malam Hari)	125
Gambar 4.58	Ruas C 17/18 (Malam Hari)	126
Gambar 4.59	Ruas C 19/20 (Malam Hari)	127
Gambar 4.60	Ruas C/D 21/22 (Malam Hari)	128
Gambar 4.61	Ruas D 23/24 (Malam Hari)	129
Gambar 4.62	Ruas D 25/26 (Malam Hari)	130
Gambar 4.63	Ruas D 27/28 (Malam Hari)	131
Gambar 4.64	Ruas D 29/30 (Malam Hari)	132
Gambar 4.65	Ruas D 31/32 (Malam Hari)	133
Gambar 4.66	Ruas D 33/34 (Malam Hari)	134
Gambar 4.67	Ruas D 35 (Malam Hari)	135
Gambar 4.68	Potongan B.1 s/d B.3 (Barat/Malam Hari)	136
Gambar 4.69	Potongan B.4 s/d B.5 dan C.1 (Barat/Malam Hari)	137
Gambar 4.70	Potongan C.2 s/d C.4 (Barat/Malam Hari)	138
Gambar 4.71	Potongan C.5 s/d C.7 (Barat/Malam Hari)	139
Gambar 4.72	Potongan C.8 s/d C.10 (Barat/Malam Hari)	140
Gambar 4.73	Potongan C.11 s/d C.12 dan D.1 (Barat/Malam Hari)	141
Gambar 4.74	Potongan D.2 s/d D.4 (Barat/Malam Hari)	142
Gambar 4.75	Potongan D.5 (Barat/Malam Hari)	143
Gambar 4.76	Potongan B.1 s/d B.3 (Timur/Malam Hari)	144
Gambar 4.77	Potongan B.4 dan C.1 s/d C.2 (Timur/Malam Hari)	145
Gambar 4.78	Potongan C.3 s/d C.5 (Timur/Malam Hari)	146
Gambar 4.79	Potongan C.6 s/d C.8 (Timur/Malam Hari)	147
Gambar 4.80	Potongan C.9 s/d C.11 (Timur/Malam Hari)	148
Gambar 4.81	Potongan C.12 s/d C.14 (Timur/Malam Hari)	149
Gambar 4.82	Potongan C.15 s/d C.17 (Timur/Malam Hari)	150

Gambar 4.83	Potongan C.18 dan D.1 s/d D.2 (Timur/Malam Hari).....	151
Gambar 4.84	Grafik Data Jumlah PKL pada Zona I, II dan III Jalur Pedestrian Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin, Waktu Jam 17.00 – 24.00	193
Gambar 4.85	Grafik Data Kelompok Respons PKL terhadap Lokasi Jalur Pedestrian Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin sesuai Zona (I, II dan III)	194
Gambar 4.86	Grafik Data Harapan PKL terhadap Jalur Pedestrian Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin pada Zona I, II dan III.....	195
Gambar 4.87	Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona I terhadap Atribut Kenyamanan, Aktivitas dan Kesusakan.....	197
Gambar 4.88	Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona I terhadap Atribut Aksesibilitas dan Visibilitas.....	199
Gambar 4.89	Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona II terhadap Atribut Kenyamanan, Aktivitas dan Kesusakan.....	201
Gambar 4.90	Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona II terhadap Atribut Aksesibilitas dan Visibilitas.....	202
Gambar 4.91	Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona III terhadap Atribut Kenyamanan, Aktivitas dan Kesusakan.....	204
Gambar 4.92	Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona III terhadap Atribut Aksesibilitas dan Visibilitas.....	206
Gambar 4.93	Grafik Data Persepsi PKL terhadap Jalur Pedestrian Zona I dengan bentuk harapan yang adaptif.....	213
Gambar 4.94	Grafik Data Persepsi PKL terhadap Jalur Pedestrian Zona II dengan bentuk harapan membutuhkan adjustment.....	214
Gambar 4.95	Grafik Data Persepsi PKL terhadap Jalur Pedestrian Zona III dengan bentuk harapan yang adaptif dan membutuhkan adjustment.....	215

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
1. Daftar Pertanyaan Responden di Jalur Pedestrian Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto.....	255
2. Lembar Survei Volume Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto	258
3. Lembar Survei Waktu Tempuh Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto	259
4. A. Peta Suasana Jalur Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin	260
B. Peta Suasana Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin (Siang Hari)	266
C. Peta Suasana Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin (Sore/Malam Hari)	270

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Di dalam kehidupan manusia kegiatan transportasi atau perangkutan merupakan prasyarat bagi kegiatan lain seperti bisnis, sosial, ibadah, rekreasi dan hiburan, olah-raga. Semakin besar jumlah penduduk dan semakin dinamis kegiatan masyarakat, kebutuhan akan transportasi yang mudah dan murah bagi para pelakunya semakin terasa. Perkembangan jumlah penduduk dengan segala kegiatan termasuk transportasi yang tanpa diikuti dengan perkembangan prasarannya dimungkinkan akan dapat menurunkan efektivitas transportasi sebagai akibat ketidaklancaran transportasi..

Menurut Duncan di dalam Schwab, Wiliam A. (1982) bahwa secara umum ada 4 (empat) faktor penyebab ketidak-lancaran transportasi pada suatu jalur jalan yakni faktor-faktor : *population, enviroentment, technology*, dan *organization*.

1. Ada tiga kategori *population* di dalam masalah transportasi, yaitu : (1) sebagai subyek atau pengguna prasarana dan sarana transportasi termasuk para pejalan kaki, (2) sebagai obyek atau pengguna jasa transportasi, dalam hal ini para penumpang kendaraan (Morlok, Edward K., 1995) dan (3) penduduk wilayah tempat jaringan transportasi tersebut berada.
2. *Enviroentment* atau lingkungan yaitu kondisi fisik lingkungan setempat termasuk kondisi jaringan prasarana transportasi, guna lahan di sepanjang jalur transportasi tersebut.

3. *Technology* dalam hal ini lebih terkait dengan teknologi yang diterapkan pada kendaraan sebagai sarana transportasi. Semakin tinggi atau semakin canggih teknologi yang diterapkan akan semakin tinggi kualitas, dalam arti semakin kuat power, semakin cepat laju kendaraan dan semakin besar daya angkut. Hal ini akan berpengaruh terhadap kondisi jaringan jalan yang diperlukan (Muchtarudin Siregar, 1990).
4. *Organization* yang dalam hal ini adalah segala peraturan yang ada dan berlaku terhadap ketiga unsur tersebut di atas.

Keempat unsur tersebut di atas saling terkait dan saling mempengaruhi, sehingga terjadinya perubahan atas satu unsur berpengaruh pula terhadap unsur yang lain.

Pasal 5 Undang-undang Nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan menyebutkan bagian-bagian jalan yang meliputi (a) Daerah Manfaat Jalan (Damaja), (b) Daerah Milik Jalan (Damija) dan (c) Daerah Pengawasan Jalan (Dawasja). Dalam hal orang sebagai pelaku lalu-lintas, penjelasan terhadap ayat (1) pasal 91 Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu-lintas Jalan secara tegas menyebutkan bahwa bagian jalan yang diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki, dapat berupa jalur pedestrian maupun bagian paling kiri jalan yang diperkeras dan telah dinyatakan dengan rambu-rambu lalu-lintas sebagai tempat pejalan kaki.

Dengan melihat fungsinya, jalur pedestrian merupakan jalur pejalan kaki. Sebagai wadah atau fasilitas pejalan kaki, maka menurut Anonim (1991) kegiatan berjalan kaki di jalur pedestrian diharapkan dapat dilaksanakan dengan :

1. Aman, mudah/leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari lalu-lintas

kendaraan bermotor;

2. Menyenangkan, dengan route-route yang pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki;
3. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya;
4. Daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

Keadaan sebagaimana tersebut di atas sangat jauh dari keadaan eksisting di jalur pedestrian jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto. Kondisi di lapangan terlihat bahwa selain sebagai wadah pejalan kaki, jalur pedestrian juga berfungsi untuk wadah kegiatan lain yang antara lain sebagai tempat berusaha (mencari nafkah) atau kegiatan penunjangnya seperti halaman kerja atau parkir kendaraan. Keadaan demikian terjadi pula pada jalur pedestrian jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto.

Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto sepanjang kira-kira 2,50 KM mempunyai jalur pedestrian (dua sisi) sepanjang kira-kira 2 KM. Beberapa waktu terakhir terdapat perubahan fungsi jalur pedestrian dengan bermunculannya berbagai tempat usaha perdagangan dan jasa pada jalur tersebut. Perubahan fungsi ini diperkirakan seiring dengan kebijakan pengembangan Universitas Jenderal Soedirman yang berlokasi di jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto. Di samping itu secara kualitas kenyamanan para pejalan kaki di jalur pedestrian juga

menurun (terganggu). Dengan adanya perubahan fungsi jalur pedestrian ini berarti terjadi penurunan tingkat fungsi jalur pedestrian baik secara kuantitas maupun kualitas fungsinya.

B. Perumusan Masalah

Berangkat dari fenomena tersebut di atas maka beberapa masalah yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut :

1. Terjadinya perubahan fungsi dan fungsi ganda pada jalur pedestrian di jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto.
2. Kecenderungan perubahan yang terjadi adalah aktivitas pedagang kaki lima yang semakin memenuhi jalur pedestrian yang ada terutama di malam hari.
3. Adanya kesenjangan atau perbedaan antara persepsi para pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian dengan fungsi sesungguhnya sebagai pejalan kaki.

C. Tujuan

Ingin mengetahui hubungan tuntutan atribut persepsi para pedagang kaki lima terhadap ruang publik, khususnya setting jalur pedestrian.

Ingin mengetahui pula kondisi setting jalur pedestrian yang diminati beserta faktor pendukungnya.

D. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dari penelitian ini diharapkan hasil yang dapat dipergunakan sebagai

bahan/materi kuliah yang aktual khususnya untuk mata kuliah Perencanaan Lingkungan Kota dan Arsitektur Kota di Program Studi Teknik Arsitektur, dan mata kuliah Sistem Transportasi dan Rekayasa Lalu-lintas pada Program Studi Teknik Sipil.

Selain hal tersebut, penelitian ini juga memperkenalkan kepada sebagian mahasiswa (sebagai survaior) tentang penerapan mata kuliah Rekayasa Lalu-lintas (Teknik Sipil) dan Urban Design (Teknik Arsitektur).

2. Manfaat Teknis

Secara teknis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Dinas Teknis terkait (Cipta Karya dan Bina Marga) sebagai solusi terhadap per-masalahan yang ada di jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto khususnya dan pada kasus-kasus sejenis di lokasi lain di kota Purwokerto.

E. Lingkup Penelitian

1. Lingkup wilayah

Penelitian ini meliputi 4 (empat) wilayah kelurahan yang masing-masing adalah : Kel. Bancarkembar, Kel. Sumampir, Kel. Pabuaran dan Kel. Grendeng yang kesemuanya termasuk dalam wilayah Kecamatan Purwokerto Utara.

2. Lingkup ilmu

Beberapa disiplin ilmu yang mendukung penelitian ini antara lain : Sistem Transportasi, Rekayasa Lalu-lintas, Jalan Raya (dari Prodi Teknik Sipil); Perencanaan Lingkungan Kota, Arsitektur Kota atau *Urban Design*, Sosiologi Perkotaan, Statistik (dari Prodi Arsitektur).

3. Lingkup waktu

- a. Waktu pelaksanaan penelitian direncanakan selama 4 (empat) bulan.
- b. Untuk beberapa data, khususnya LHR (Lalu-lintas Harian Rata-Rata), Perkembangan Jumlah Mahasiswa UNSOED, Perkembangan Jumlah Penduduk Wilayah Penelitian diharapkan selama 5 (lima) tahun terakhir.
- c. Waktu perencanaan diperkirakan untuk 10 (sepuluh) tahun ke depan.

4. Lingkup lembaga

Lembaga yang terkait dalam penelitian ini antara lain : Fakultas Teknik UNWIKU, UNSOED, Kelurahan dalam wilayah penelitian, Dinas Perhubungan dan Angkutan Jalan Raya, Bina Marga, Bappeda.

F. Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan atau disusun menggunakan pendekatan paradigma kuantitatif rasionalistik. Untuk pengambilan data utama menggunakan angket tertutup yang ditujukan responden para pedagang kaki lima. Analisis data menggunakan analisis statistik diskriptif, dengan cara membaca hasil kecenderungan terbanyak responden yang diperoleh, kemudian temuan penelitian dilanjutkan dengan menjelaskan hubungan yang terjadi, terutama mengarah pada setting ruang jalur pedestrian yang terkait.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN OPERASIONAL VARIABEL

A. Kajian Teori

1. Psikologi

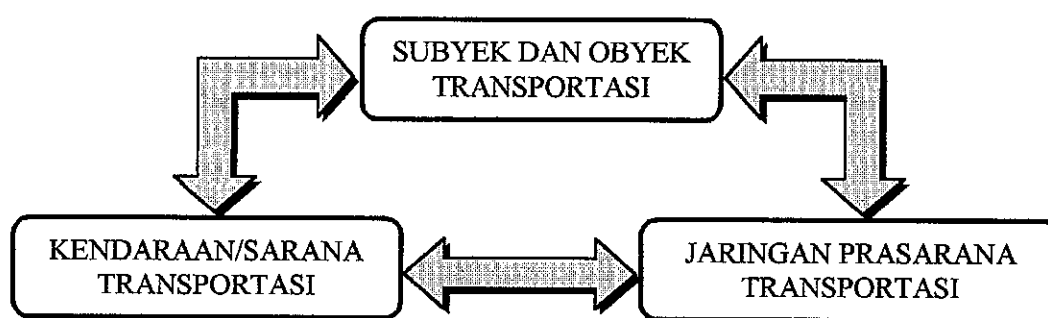
Morlok, Edward K. (1995) dengan mengacu pada Webster's New Collegiate Dictionary (1977) mengartikan *to transport* dengan "memindahkan dari suatu tempat ke tempat lain", sehingga transportasi diartikan sebagai suatu tindakan, proses atau hal memindahkan dari satu tempat ke tempat lain.

Dari pengertian tersebut di atas, sejalan dengan pendapat Morlok, Edward K. (1995) yang pada prinsipnya menyebutkan bahwa transportasi merupakan suatu hal yang tidak dapat ditinggal dari kehidupan manusia. Tidak ada kegiatan manusia yang tanpa mempergunakan atau memanfaatkan transportasi. Bahkan HMN. Nasution (1996) menyebutkan bahwa kegiatan transportasi merupakan indikator tingkat kesejahteraan masyarakat. Semakin lancar kegiatan transportasi akan semakin tinggi tingkat kesejahteraan masyarakat setempat, karena semakin mudah masyarakat memenuhi berbagai kebutuhan baik untuk mempertahankan hidup maupun kepen-tingan mengembangkan kehidupannya.

Baik Muchtarudin Siregar (1990) maupun HMN. Nasution (1996) mengartikan transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Selanjutnya HMN. Nasution Menyebutkan adanya 3 (tiga) hal dalam transportasi yaitu : (1) ada muatan yang diangkut, (2) tersedia kendaraan sebagai alat angkutan dan (3) ada jalanan yang dapat dilalui. Selain hal

tersebut HMN. Nasution juga sependapat Morlok, Edward K. bahwa transportasi sebagai suatu proses merupakan gerakan dari tempat asal sebagai awal kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan sebagai akhir kegiatan pengangkutan.

Dari pengertian tentang transportasi tersebut di atas dapat dikatakan juga bahwa transportasi merupakan suatu sistem (Anonim, 1996) dengan sub-sub sistemnya adalah : jaringan prasarana, sarana (kendaraan) dan barang dan orang, baik sebagai pelaku (subyek) maupun sebagai obyek (angkutan) transportasi. Dengan demikian kondisi transportasi pada suatu wilayah sangat tergantung pada (a) kondisi jaringan dan fasilitas-fasilitas lainnya (area parkir, pangkalan/terminal dan lain-lain), (b) kondisi kendaraan baik secara kuantitas maupun kualitasnya, yang sangat tergantung pada teknologi yang dipergunakan; (c) kuantitas dan kualitas barang dan/atau orang baik sebagai obyek maupun subyek transportasi. Secara skematis hubungan ketiga unsur (sub sistem) tersebut adalah sebagai berikut :



Gambar 2.1 : Skema Hubungan Tiga Unsur (Subyek dan Obyek, Kendaraan/ Sarana dan Jaringan Prasarana Transportasi)

Dalam hal manfaat transportasi, Rustian Kamaluddin (1986) berpendapat bahwa pada dasarnya pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang

dengan transportasi ini adalah dengan maksud untuk dapat mencapai ke tempat tujuan dan menciptakan atau menaikkan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan tersebut, khususnya untuk barang yang diangkut, pada dasarnya ada 2 (dua) macam yaitu : (1) utilitas tempat (*place utility*) dan (2) utilitas waktu (*time utility*).

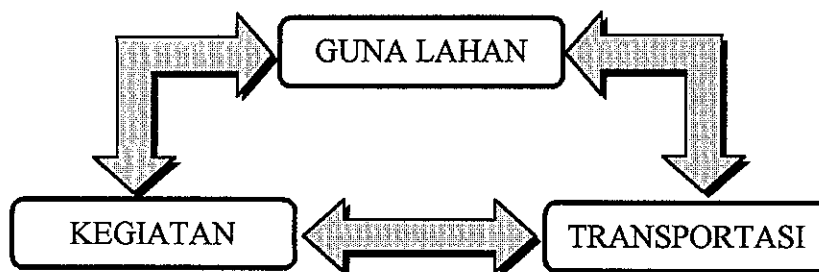
- (1) *Place utility* menurut Rustian Kamaluddin (1986) adalah kenaikan/tambahan nilai ekonomi atau nilai kegunaan atas suatu komoditi yang diciptakan dengan meng-angkutnya dari tempat/daerah dengan nilai atas barang tersebut rendah ke daerah lain yang nilai kegunaan atas barang tersebut lebih tinggi.
- (2) *Time utility* adalah terpenuhinya kebutuhan atas suatu komoditi tepat pada saat dibutuhkan. Hal ini dapat terpenuhi hanya melalui transportasi yang lancar.

Dari hal-hal tersebut di atas jelas bahwa pengangkutan yang lancar, aman, dan murah merupakan suatu keadaan yang diidamkan para pengguna jasa transportasi. Kecepatan antara 25 – 40 km/jam merupakan kecepatan normal mobil di dalam kota (Suwardjoko Warpani, 1988). Namun kondisi yang demikian ini sering tidak dapat terpenuhi. Banyak faktor penyebab terjadinya ketidak-lancaran lalu-lintas. Secara umum ada 4 (empat) faktor penyebab tidak lancarnya lalu-lintas, yakni faktor-faktor : *population*, *environtment*, *technology*, dan *organization* (Schwab, Wiliam A., 1982).

- a. Ada tiga kategori *population* di dalam masalah transportasi, yaitu : (a) sebagai subyek atau pengguna prasarana dan sarana transportasi termasuk para pejalan kaki, (b) sebagai obyek atau pengguna jasa transportasi, dalam hal ini para

penumpang kendaraan dan (c) penduduk di wilayah tempat jaringan transportasi tersebut berada.

- b. *Environment* atau lingkungan yaitu kondisi fisik lingkungan setempat termasuk kondisi jaringan prasarana transportasi. Dalam hal kondisi lingkungan, guna lahan di sepanjang jalur transportasi sangat berpengaruh terhadap kondisi transportasi dan terdapat hubungan saling mempengaruhi antara keduanya dan kegiatan yang ditimbulkan di sepanjang jalur tersebut. Hubungan antara transportasi, guna lahan dan kegiatan dapat digambarkan sebagai berikut.



Gambar 2.2 : Skema Hubungan antara Transportasi, Guna Lahan dan Kegiatan

- c. *Technology* dalam hal ini lebih terkait dengan teknologi yang diterapkan pada kendaraan sebagai sarana transportasi. Semakin tinggi atau semakin canggih teknologi yang diterapkan akan semakin tinggi kualitas, dalam arti semakin kuat power, semakin cepat laju kendaraan dan semakin besar daya angkut. Hal ini akan berpengaruh terhadap kondisi jaringan jalan yang diperlukan. Kondisi yang umum terjadi di Indonesia terutama dengan adanya krisis ekonomi yang berkepanjangan ialah bahwa terlalu banyaknya kendaraan usia tua yang seharusnya sudah tidak layak dioperasikan. Kondisi yang demikian ini

berpengaruh pula terhadap kelancaran lalu-lintas di jalan, dengan menimbulkan kecelakaan atau kemacetan lalu-lintas.

- d. *Organization* yang dalam hal ini adalah kelembagaan yang mengatur tentang transportasi. Banyak peraturan perundang-undangan baik normatif maupun teknis yang berlaku di Indonesia, yang mengatur baik mengenai jaringan prasarana, sarana (kendaraan) dan pelaku pengguna jalan. Namun semua itu efektivitasnya sangat tergantung pada para penegaknya.

Sebagaimana telah disebutkan di depan bahwa salah satu unsur pengguna jalan adalah para pejalan kaki. Penjelasan terhadap ayat (1) pasal 91 Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu-lintas Jalan secara tegas menyebutkan bahwa bagian jalan yang diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki, dapat berupa jalur pedestrian maupun bagian paling kiri jalan yang diperkeras dan telah dinyatakan dengan rambu-rambu lalu-lintas sebagai tempat pejalan kaki.

Menurut Anonim (1991) kegiatan berjalan kaki di jalur pedestrian diharapkan dapat dilaksanakan dengan :

- a. Aman, mudah/leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari lalu-lintas kendaraan bermotor;
- b. Menyenangkan, dengan route-route yang pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki;
- c. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya;
- d. Daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat

menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

Dari ketentuan tersebut jelas bahwa hanya ada satu fungsi jalur pedestrian yaitu sebagai wadah para pejalan kaki. Namun dalam kenyataan terlihat bahwa banyak jalur pedestrian yang dipergunakan untuk berdagang, maupun kegiatan lain sehingga fungsi jalur pedestrian sebagai wadah pejalan kaki tidak atau kurang efektif.

Para pedagang yang berdagang di jalur pedestrian sering disebut dengan istilah pedagang kaki lima. Dari berbagai literatur menyebutkan bahwa pedagang kaki lima merupakan salah satu profesi di sektor informal di samping profesi-profesi yang lain seperti : buruh bangunan, buruh transportasi (tukang becak, kenek angkutan), pembantu rumah tangga, pemulung maupun prostitusi.

Alan Gilbert dan Josef Gugler dari hasil penelitiannya tentang Sektor Informal di Negara Berkembang di dalam Chris Manning dan Tadjuddin Noor Efendi (1991) menyimpulkan beberapa ciri sektor informal yakni :

- (a) mudah untuk dimasuki;
- (b) bersandar pada sumberdaya lokal;
- (c) usaha milik sendiri;
- (d) operasinya dalam skala kecil;
- (e) padat karya dan teknologinya bersifat adaptif;
- (f) keterampilan dapat diperoleh di luar sistem sekolah formal dan
- (g) tidak terkena langsung oleh regulasi dan pasarnya bersifat kompetitif.

Berbeda dengan ciri-ciri sektor informal tersebut di atas, Ray Bromley di dalam Chris Manning dan Tadjuddin Noor Efendi (1991) secara spesifik menyebut-kan ciri-ciri atau karakter pedagang kaki lima di Chili yang antara lain bahwa :

- (a) Pedagang kaki lima tersebar di semua sektor kota, namun terutama berpusat di tengah kota (25% dari seluruh), di sekitar stadion dan pusat hiburan lainnya ketika ada pertunjukkan yang bisa menarik sejumlah besar penduduk dan lain-lain.
- (b) Sekitar 80 % pedagang kaki lima mempunyai tempat kerja yang agak menetap, sedang sisanya berpindah-pindah dari satu tempat ke tempat lain.
- (c) Lebih dari 75 % pedagang kaki lima adalah para pendatang dari daerah lain.
- (d) Sebagian terbesar pedagang kaki lima dengan jenjang pendidikan yang relatif rendah.
- (e) Sekitar dua per tiga pedagang kaki lima adalah laki-laki.

Dari buku Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Kota Purwokerto diketahui bahwa jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin untuk 10 tahun ke depan sepanjang jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin ditetapkan sebagai daerah campuran, sehingga akan terjadi berbagai perubahan fungsi lahan. Menurut Rapoport di dalam Haryadi dan B. Setiawan (1995) bahwa perubahan fungsi lahan sebagai akibat adanya perubahan kegiatan sangat dipengaruhi oleh empat unsur, yaitu unsur-unsur : pelaku, macam kegiatan, tempat dan waktu.

2. Urban Design

Dalam perencanaan sistem transportasi khususnya transportasi jalan raya

secara prinsip dapat dibedakan dalam transportasi regional dan transportasi perkotaan, yang masing-masing akan menuntut perbedaan dalam penyediaan baik sistem jaringan jalan, kendaraan maupun regulasinya.

Dari berbagai literatur diketahui bahwa di daerah perkotaan jaringan jalan sebagai prasarana transportasi secara fisik merupakan unsur daerah perkotaan, di samping unsur-unsur yang lain seperti lingkungan permukiman, pusat-pusat kegiatan perdagangan, perkantoran, peribadatan, kesehatan, olah-raga dan rekreasi dan jaringan fasilitas utilitas umum. Bagi suatu daerah perkotaan jaringan prasarana transportasi berfungsi :

- 1) Sebagai wadah kegiatan perjalanan dan perangkutan masyarakat setempat, yang ketertibannya merupakan indikator tingkat kesejahteraan dan kebudayaan masyarakat setempat;
- 2) Sebagai urat nadi kota yang memberikan kehidupan bagi kota tersebut;
- 3) Sebagai kerangka yang dapat memberikan bentuk dan karakter daerah perkotaan;
- 4) Sebagai batas fisik suatu wilayah administratif, atau suatu lingkungan;
- 5) Sebagai penarik pertumbuhan dan pengembangan fisik kota;
- 6) Sarana menaikkan harga lahan.

Dalam hal jaringan prasarana transportasi berfungsi sebagai kerangka yang dapat memberikan bentuk dan karakter daerah perkotaan, dalam arti bahwa bentuk fisik dan karakter kota sangat dipengaruhi oleh pola jaringan jalan yang ada, yang secara konseptual terdapat 3 macam pola jaringan jalan (Hadi SabariYunus, 2000) yakni : (1) pola tidak teratur, (2) pola radial konsentris, (3) pola bersiku atau grid.

Namun di samping ketiga macam pola jaringan jalan tersebut Johara Jayadinata T. (1986) masih menambah dua macam pola lagi, yakni (4) pola linier (memanjang) dan (5) pola bintang atau star.

Ditinjau dari tingkatan fungsi pelayanannya, dengan adaptasi ketentuan dalam undang-undang nomor 13 tahun 1980 tentang jalan, maka jalur jalan dalam suatu sistem jaringan jalan kota dapat dibedakan dalam :

- (1) jalur jalan arteri atau jalur jalan primer, yakni jalur jalan yang menghubungkan antar fasilitas fungsi primer kota, yakni fasilitas-fasilitas pelayanan regional;
- (2) jalur jalan kolektor atau jalur sekunder, yakni jalur jalan yang penghubung antar pusat pelayanan kota atau jalur yang menghubungkan pusat-pusat pelayanan kota dengan jalur arteri;
- (3) jalur jalan lokal, yakni jalur jalan di dalam lingkungan kota.

Dalam hal bagian atau unsur-unsur jalur jalan sebagaimana disebutkan dalam undang-undang nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan antara lain disebutkan bahwa bagian-bagian jalan yang meliputi (a) Daerah Manfaat Jalan (Damaja), (b) Daerah Milik Jalan (Damija) dan (c) Daerah Pengawasan Jalan (Dawasja). Dalam hal orang sebagai pelaku lalu-lintas, penjelasan terhadap ayat (1) pasal 91 Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu-lintas Jalan secara tegas menyebutkan bahwa bagian jalan yang diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki, dapat berupa jalur pedestrian maupun bagian paling kiri jalan yang diperkeras dan telah dinyatakan dengan rambu-rambu lalu-lintas.

Dengan ketentuan tersebut jelas bahwa jalur jalan mempunyai bagian-bagian jalan dengan masing-masing kepentingan atau fungsi. Salah satu fungsi bagian jalan adalah untuk para pejalan kaki atau fungsi jalur pedestrian, yang menurut undang-undang tersebut terletak di bagian paling kiri, atau bagian lain yang ditengarai dengan rambu-rambu lalu-lintas.

Hal tersebut kiranya sejalan dengan pendapat Shirvani, Hamid (1985) yang menyebutkan jalur pedestrian (*pedestrian ways*) merupakan salah satu elemen dalam merancang area perkotaan di samping 7 (tujuh) unsur yang lainnya, yakni : *land use, building form and massing, circulation and parking, open space, activity support, signage, preservation*.

Selanjutnya Shirvani, Hamid (1985) menyatakan bahwa sistem pedestrian yang baik akan dapat mengurangi atau memperkecil pengaruh kendaraan bermotor dan penambahan perjalanan di area pusat keramaian kota, meningkatkan kualitas lingkungan yang lebih manusiawi, meningkatkan perdagangan eceran dan akhirnya dapat meningkatkan kualitas udara lingkungan. Dengan kondisi yang demikian ini jalur pedestrian akan dapat meningkatkan kenyamanan baik secara fisik maupun psikhis.

3. Kajian Teori Sebagai Pengertian

a. Persepsi

Menurut Moskowitz dan Orgel (1969) dalam B. Walgito (1994), persepsi merupakan proses yang *integrated* dari individu terhadap stimulus yang diterimanya, yaitu sebagai proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti,

dan merupakan aktivitas yang *integrated* dalam diri individu. Sedang menurut Rita L. Atkinson, dkk. (1983), pengertian persepsi diartikan sebagai proses pengorganisasian dan penafsiran terhadap stimulus yang diberikan oleh lingkungan.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Sarwono (1995), bahwa stimulus yang berupa rangsangan dari luar diri manusia diterima melalui sel-sel saraf reseptor (penginderaan), kemudian disatukan dan dikoordinasikan di dalam syaraf pusat (otak) sehingga manusia dapat mengenali dan menilai untuk memberikan makna terhadap obyek atau lingkungan fisik.

b. Atribut

Menurut Weisman (1981) atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia, dan merupakan produk interaksi antara perilaku individu/kelompok dalam suatu organisasi dengan settingnya.

c. Properti (bahasa Inggris : "*property*")

Dalam kamus Inggris-Indonesia (*dictionary*) karangan P. Salim (1996), pengertian properti adalah harta benda/kekayaan. Dengan demikian, batasan pengertian properti yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah menyangkut benda yang berwujud fisik yang terdapat di dalam suatu lingkungan fisik/setting, misal : Jalur pedestrian disepanjang jalan raya, pohon, tiang telepon, bak bunga, aktivitas yang terjadi kondisi pendukung lain yang berkaitan dan sebagainya.

d. Setting (bahasa Inggris = "*setting*")

Menurut Setiawan (1995) penggunaan istilah setting dipakai dalam kajian arsitektur lingkungan (fisik) dan perilaku, yang menunjuk pada hubungan

integrasi antara ruang (lingkungan fisik secara spasial) dengan segala aktivitas individu/sekelompok individu dalam kurun waktu tertentu.

Dimana penggunaan istilah setting lebih menunjuk pada unsur kegiatan manusia yang tidak nampak. Menurut Schoggen dalam Sarwono (2001), pengertian setting diartikan sebagai tatanan suatu lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku manusia, artinya ditempat yang sama, perilaku manusia dapat berbeda kalau tatanannya berbeda.

e. Jalur Pedestrian

Menurut Sirvani, Krier R. (2001), elemen pelengkap kota yang berfungsi sebagai pejalan kaki untuk berjalan dalam lingkup mikro maupun makro.

f. Kelompok Informal Pedagang Kaki Lima (PKL)

Sedang pengertian kelompok menurut Johnson & Johnson (1987) dalam Sarwono (2001) diartikan sebagai kumpulan dua individu atau lebih yang berinteraksi tatap muka (*face to face interaction*), yang masing-masing menyadari keberadaan orang lain yang juga anggota kelompok, dan masing-masing menyadari saling ketergantungan secara positif dalam mencapai tujuan bersama.

Menurut Gerungan (2000), pembagian kelompok sosial dapat dibedakan menjadi dua, yaitu : kelompok formal (*formal group*) dan kelompok informal (*informal group*). Adapun sifat dari interaksi dalam kelompok formal lebih bersifat hubungan tidak langsung, berjauhan dan formil, serta kurang bersifat kekeluargaan. Sedang untuk kelompok informal lebih mirip kelompok sosial yang anggota-anggotanya sering saling berhadapan muka yang satu dengan yang

lain (*face to face group*), saling mengenal dari dekat, dan karena itu hubungannya saling lebih erat.

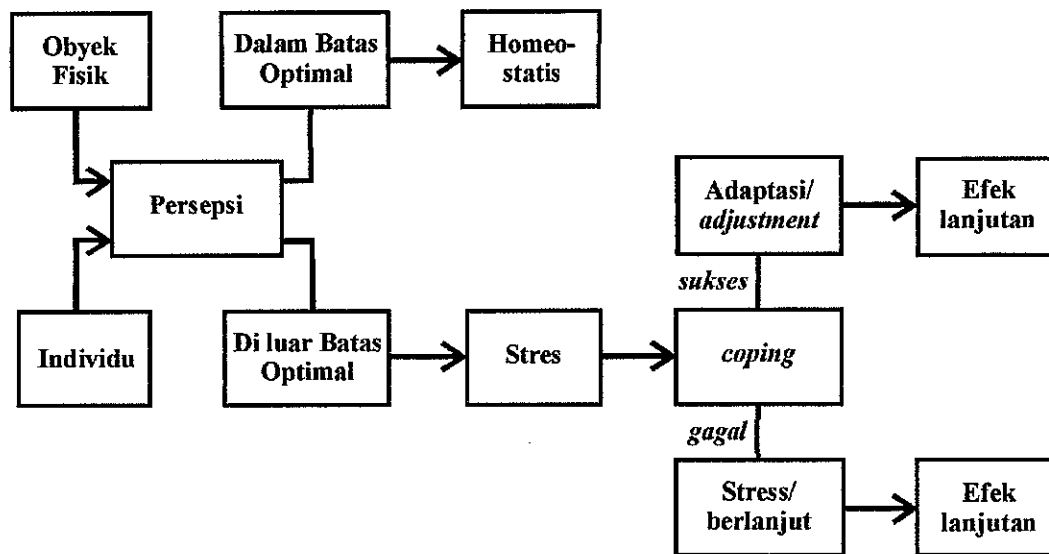
Lebih lanjut dijelaskan oleh Sarwono (2001), kelompok informal dapat terbentuk di dalam kelompok formal atau kelompok resmi, yang mempunyai pengalaman bersama, dan yang sifat interaksinya berdasarkan saling mengerti yang lebih mendalam karena pengalaman-pengalaman dan pandangan-pandangan yang sama.

4. Kajian Teori sebagai Landasan Penelitian

a. Persepsi sebagai produk interaksi individu dan setting

Pengguna suatu ruang, akan mendapat stimulus dari susunan benda (susunan properti) dalam suatu setting melalui proses penginderaan untuk dimengerti dan dimaknai berdasarkan pengalaman masing-masing pengguna ruang. Hasil dari proses penginderaan adalah makna tentang properti yang mampu berpengaruh sebagai stimulus bagi manusia pengguna ruang tersebut. Peristiwa/proses demikian dinamakan persepsi terhadap ruang oleh pengguna. Persepsi ini selanjutnya akan menghasilkan reaksi yang berwujud sikap terhadap lingkungannya.

Menurut Paul A. Bell, dkk. (1978) dalam Sarwono (1995), persepsi manusia sebagai hasil penginderaan terhadap obyek fisik/lingkungan fisik (properti) sampai menghasilkan reaksi terhadap lingkungannya, dapat dilihat pada Gambar 2.3.



Gambar 2.3 : Diagram Persepsi sebagai Produk Interaksi antara Individu dan Obyek Fisik.

Dalam Gambar 2.3 (Diagram Persepsi sebagai Produk Interaksi antara Individu dan Obyek Fisik), terlihat bahwa tahap awal dari hubungan manusia dengan lingkungan adalah berupa kontak fisik antara individu dengan obyek (properti) di lingkungannya melalui proses penginderaan. Obyek (properti) tampil dengan kemanfaatan/fungsinya masing-masing, sedangkan individu tampil dengan sifat individualnya. Menurut Rita L. Atkinson, dkk. (1983), sifat individual sebagai faktor internal dapat ditunjukkan dengan adanya : motif, harapan, dan minat dari individu tersebut.

Hasil interaksi antara manusia dengan properti yang ada di dalam lingkungan fisik, menghasilkan persepsi terhadap obyek tersebut. Jika persepsi terhadap properti berada dalam batas optimal, maka dikatakan dalam keadaan homeostatis, yaitu keadaan yang serba seimbang. Keadaan homeostatis berusaha untuk dipertahankan, karena memberikan perasaan yang paling menyenangkan.

Sedangkan, apabila properti di persepsikan diluar batas optimal, maka akan memunculkan stres, sehingga manusia dalam keadaan yang demikian perlu melakukan "*coping*" untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan sesuai dengan kondisi dirinya. Hasil dari penyesuaian manusia dengan lingkungannya ada dua kemungkinan, pertama; kegagalan dalam penyesuaian terhadap lingkungan akan menghasilkan stres yang berkelanjutan, hal demikian akan mempengaruhi kondisi dan persepsi individu. Kedua; keberhasilan dalam penyesuaian terhadap lingkungan akan menghasilkan penyesuaian diri individu dengan lingkungan (adaptasi) atau penyesuaian keadaan lingkungan terhadap diri individu (*adjustment*)

b. Atribut sebagai produk interaksi perilaku individu/kelompok dalam setting

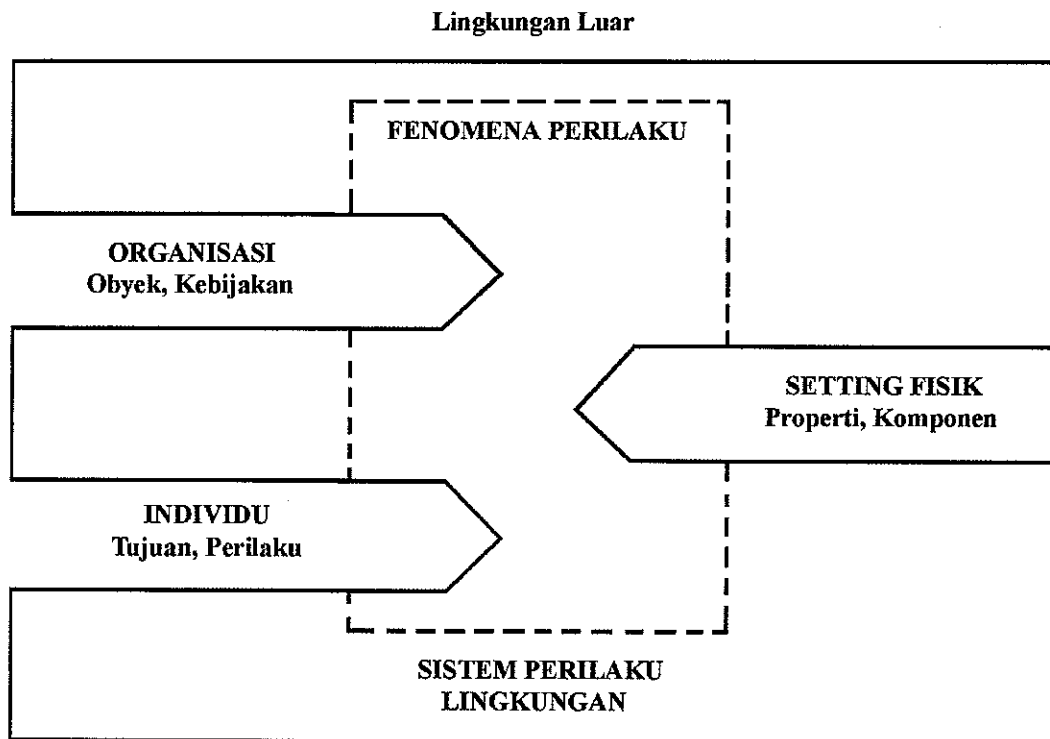
Menurut Lewin (1951) dalam Azwar, (2002), Pendekatan dengan model perilaku (B) adalah fungsi karakteristik individu (P) dan Lingkungannya (E), yaitu sebagai : $B = f(P, E)$. Lebih lanjut dijelaskan oleh Lewin (1951) bahwa karakteristik individu meliputi berbagai variabel seperti motif, nilai-nilai, sifat kepribadian, dan sikap yang saling berinteraksi satu sama lain dan kemudian berinteraksi pula dengan faktor-faktor lingkungan dalam menentukan perilaku.

Faktor lingkungan memiliki kekuatan besar dalam menentukan perilaku, bahkan kadang-kadang kekuatannya lebih besar daripada karakteristik individu. Menurut Atkinson, dkk. (1983), perilaku manusia merupakan hasil interaksi yang terus-menerus antara variabel pribadi dan variabel lingkungan, kondisi lingkungan akan membentuk perilaku manusia, dan sebaliknya perilaku manusia akan membentuk lingkungan. Lebih lanjut dijelaskan oleh Woodworth dalam Gerungan

(2000), terdapat empat kemungkinan yang dapat terjadi dari interaksi antara individu dengan lingkungannya :

- 1). Individu menentang lingkungannya.
- 2). Individu memanfaatkan lingkungannya.
- 3). Individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya.
- 4). Individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

Menurut Weisman (1981) fenomena perilaku merupakan bentuk interaksi antara manusia (baik individu maupun organisasi) dengan lingkungan (setting) fisik. Berangkat dari isu perilaku manusia (*human group issue*), dan fenomena yang muncul dari interaksi setting fisik (ruang komunal) dengan individu (penghuni) menghasilkan fenomena perilaku yang disebut “atribut”. Atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia, merupakan produk organisasi, individu dan setting fisik sebagaimana terlihat dalam model sistem lingkungan-perilaku dibawah (lihat Gambar 2.4 : Diagram Model Sistem Lingkungan-Perilaku).



Gambar 2.4 : Diagram Model Sistem Lingkungan-Perilaku.

Sumber : L. Weisman (1981)

Menurut Setiawan (1995), model Weisman ini dapat dimanfaatkan untuk membahas interaksi kelompok, baik itu kelompok wisatawan, penduduk setempat, institusi, ataupun kelompok yang berada dalam suatu setting fisik yang merupakan wadah interaksi.

Dalam model Weisman tentang sistem lingkungan-perilaku tersebut, yang dimaksud dengan institusi adalah individu yang melakukan tugas kesehariannya dalam bentuk kebijakan maupun pengelolaan. Setting fisik diartikan sebagai kondisi fisik tempat kegiatan berlangsung terdiri dari komponen dan properti. Individu diartikan sebagai pengguna setting fisik yang melakukan kegiatan.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Weisman (1981), fenomena perilaku berupa atribut diantaranya adalah :

- 1). Kenyamanan (*comfort*) : adalah lingkungan yang memberi rasa nyaman yang sesuai dengan tuntutan panca indera dan antropometrik (menyangkut proporsi, dimensi dan karakteristik fisiologis), serta mampu memfasilitasi kegiatan untuk mendapatkan produktifitas dan efisiensi kerja yang berarti suatu penghematan dalam penggunaan ruang (*space*). Menurut Suptandar (1999), Antropometrik sering disebut sebagai “faktor manusia”, yang dalam penerapan atau sistem kerjanya disebut “ergonomik”. Ergonomik sebagai ilmu yang mempelajari tentang kondisi fisik seseorang dalam melakukan kerja meliputi : kerja fisik, efisiensi kerja, tenaga yang dikeluarkan untuk suatu obyek, konsumsi kalori, kelelahan, dan pengorganisasian sistem kerja. Pengertian ergonomik tidak hanya terbatas pada sisi fisik saja, melainkan juga meliputi segala hal yang berkaitan dengan kelima indera manusia, yaitu : penglihatan, pendengaran, perasa, penciuman, dan peraba. Menurut Galanter (1962) dalam Atkinson, dkk. (1983) perkiraan nilai “ambang” mutlak untuk berbagai penginderaan adalah sebagai berikut : penglihatan: nyala lilin yang dilihat dari jarak 30 mil di malam yang gelap (1 mil = 1,61 Km), pendengaran; detik sebuah jam dari jarak 20 kaki dalam situasi tenang (1 kaki = 0,3048 meter), perasa; sesendok teh gula dalam 2 galon air (1 galon = 4,55 liter), penciuman; setetes parfum yang telah menguap keenam ruangan, dan peraba; sayap seekor lalat yang jatuh sejauh 1 cm dari pipi.
- 2). Aktivitas (*activity*) : adalah adanya perilaku di dalam suatu lingkungan yang

berlangsung secara terus-menerus. Menurut Merei (1949) dalam Sears (1985), setelah tiga kali pertemuan atau lebih, sekelompok anak akan membentuk tradisi: mereka memutuskan di mana setiap anak akan duduk di ruangan itu, siapa yang akan memainkan suatu mainan, rangkaian kegiatan apa yang akan diikuti, dan sebagainya. Dalam kelompok informal seperti ini, pola-pola perilaku yang berbeda akan muncul sejalan dengan waktu sebagai hasil interaksi kelompok.

- 3). Kesesakkan (*crowdedness*) : adalah perasaan tentang kepadatan (*density*) di dalam suatu lingkungan. Menurut Stokols (1972, 1978) dalam Sarwono (1995), kesesakkan (*crowding*) merupakan respon subyektif terhadap ruang yang sesak. Dalam Sarwono (1995) dijelaskan mengenai dua ciri hubungan antara kepadatan dan kesesakkan, yaitu : Ciri pertama, kesesakkan adalah persepsi terhadap kepadatan dalam artian jumlah manusia (tidak termasuk hal-hal lain yang non manusia). Manusia tidak akan pernah merasa sesak di tengah kota yang penuh dengan bangunan tapi tidak berpenghuni, tetapi manusia akan mempersepsikan kesesakkan di dalam kereta api, bus ataupun di dalam resepsi pernikahan yang penuh dengan manusia lain. Ciri kedua, karena kesesakkan adalah persepsi maka sifatnya subyektif. Manusia yang terbiasa naik bus dengan penumpang yang padat, mungkin sudah tidak merasa sesak lagi (*density* tinggi tetapi *crowding* rendah), namun bagi manusia yang terbiasa menggunakan kendaraan pribadi, bisa merasa sesak dalam bus yang setengah kosong (*density* rendah tetapi *crowding* tinggi). Menurut A. I. Schiffenbauer, dkk. (1977) dalam Sarwono (1995),

menyatakan bahwa ruangan dengan banyak sinar dapat menimbulkan kesan kurang sesak. Pendapat ini memperkuat pernyataan Stokols yang menyatakan bahwa antara kesesakkan dan kepadatan adalah dua hal yang berbeda, dan menentang pendapat Jonathan Freedman (1975) dalam Holahan (1982), yang menyatakan bahwa antara kesesakkan dan kepadatan adalah sebagai persoalan yang sama (hipotesa : tidak ada orang yang senang dalam keadaan sesak).

- 4). Sosialibilitas (*sociability*) : adalah kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting. Menurut penelitian Baum & Valins (1977) dalam Sears, (1985), menunjukkan bahwa mahasiswa yang tinggal di asrama bertipe deretan lebih suka bergaul dan ramah jika dibandingkan dengan penghuni kamar bergang. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa penghuni kamar berderet cenderung untuk duduk lebih dekat, mengambil inisiatif pembicaraan yang banyak, dibandingkan penghuni kamar bergang. Menurut Hall (1966) dalam Sarwono (1995), terdapat perbedaan sikap dan jarak sebagai respon manusia dalam melakukan interaksi tatap muka (*interaction distance*) dengan sesamanya, yaitu :

- a) Jarak Intim (0 – 18 inci/0 – 0,5 m)

Jarak untuk berhubungan seks, untuk saling merangkul antar kekasih, sahabat atau anggota keluarga, atau untuk melakukan olah raga kontak fisik seperti gulat dan tinju.

- b) Jarak Personal (18 inci – 4 kaki/ 0,5 m – 1,3 m)

Yaitu jarak untuk melakukan percakapan antara 2 sahabat atau antar orang yang sudah saling akrab.

c) Jarak Sosial (4 – 12 kaki/1,3 – 4 m)

Jarak untuk berhubungan yang bersifat formal seperti bisnis, dan sebagainya.

d) Jarak Publik (12 – 25 kaki/ 4 – 8,3 m)

e) Jarak untuk berhubungan lebih formal lagi, seperti penceramah atau aktor dengan hadirin.

5). Privasi (*privacy*) : adalah kemampuan untuk memonitor jalannya informasi yang terlihat dan terdengar baik yang masuk atau keluar dari suatu lingkungan. Menurut Holahan (1982) dalam Sarwono (1995) alat untuk mengukur kadar dan mengetahui jenis privasi dibagi dua yaitu : pertama, keinginan untuk tidak diganggu secara fisik, golongan ini terwujud dalam tingkah laku yang menarik diri yang terdiri dari tiga jenis : keinginan untuk menyendiri (*solitude*), keinginan untuk menjauh dari pandangan dan gangguan suara tetangga atau kebisingan lalu lintas (*seclusion*), dan keinginan untuk intim dengan orang-orang tertentu (keluarga, pacar, orang yang khusus). Kedua, golongan yang berkeinginan untuk menjaga kerahasiaan diri melalui tingkah laku, yaitu hanya memberi informasi yang dianggap perlu (*control of information*). Menurut Altman (1975) dalam Sears, dkk. (1985), terdapat tiga jenis perilaku teritorial manusia dalam penggunaan ruang, yaitu :

a) Teritori Primer

Dimiliki dan digunakan secara eksklusif oleh seorang individu atau suatu kelompok. Gangguan terhadap teritori primer yang masuk tanpa diundang,

merupakan masalah yang serius.

b) Teritori Sekunder

Merupakan ruang yang digunakan secara teratur, tetapi penggunaannya bersamaan dengan orang lain. Teritori sekunder bersifat semi publik sehingga sering terjadi ambiguitas dalam kepemilikan dan pengontrolan.

c) Teori Publik

Adalah ruang yang dapat digunakan secara umum/bersama, dimana setiap orang mempunyai peluang yang sama atas kepemilikan ruang tersebut. Kepemilikan atas ruang bersifat temporer, dan didasarkan pada kehadiran yang lebih dahulu dibanding orang lain.

6). Aksesibilitas (*accessibility*) : adalah kemudahan untuk bergerak dalam rangka melalui ataupun menggunakan lingkungan. Kemudahan yang dimaksud adalah memperhatikan aspek kelancaran sirkulasi dalam arti tidak menyulitkan pemakai dan tidak membahayakan. Menurut Hakim (1987), bahwa faktor jarak dapat berlaku sebagai rintangan yang harus diatasi dalam merencanakan masalah sirkulasi.

7). Kemampuan Adaptasi (*adaptability*) : adalah kemampuan lingkungan untuk dapat menampung perilaku yang berbeda ataupun belum ada sebelumnya. Menurut Woodworth dalam Gerungan (2000), terdapat empat kemungkinan yang dapat terjadi dari interaksi individu menentang lingkungannya.

- a) Individu memanfaatkan lingkungannya.
- b) Individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya.
- c) Individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

- d) Di antara individu dengan lingkungannya :
- 8). Makna (*meaning*) : adalah kemampuan lingkungan dalam menyajikan makna-makna individual atau kebudayaan bagi penghuni. Menurut penelitian yang dilakukan di Australia oleh Cary (1993) dalam Sarwono (2001), menunjukkan bahwa benda-benda yang mempunyai makna simbolik adalah benda-benda yang jauh lokasinya dari properti orang yang bersangkutan. Benda-benda yang dekat atau terjangkau lebih banyak mempunyai arti instrumental (untuk dimanfaatkan).
 - 9). Legabilitas (*legibility*) : adalah kemampuan suatu lingkungan dalam menciptakan kemudahan bagi manusia untuk mengenal dan memahami elemen-elemen kunci, sehingga mereka dapat dengan mudah memahami lingkungan tersebut.
 - 10). Rangsangan Inderawi (*sensory stimulation*): adalah kualitas dan intensitas rangsangan sebagai pengalaman yang dirasakan oleh indera manusia.
 - 11). Kontrol (*control*) : adalah kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas dan menciptakan teritori suatu ruang.
 - 12). Visibilitas (*visibility*) : adalah kemampuan suatu lingkungan untuk memberikan suatu efek sehingga dapat dengan mudah untuk melihat (secara visual) benda yang diinginkan pada jarak tertentu. Menurut Panero, J. dan Zelnik, M. (2003), pada sudut pandang 60° untuk setiap arah, akan diperoleh bayangan yang amat tajam untuk ditransmisikan ke otak sehingga memunculkan persepsi yang dalam.

5. Landasan Teori sebagai Kerangka Bangun Metode Penelitian :

Teori operasional dalam penelitian ini dibangun dari beberapa teori, yang dapat dikelompokkan menjadi dua bagian kelompok teori, pertama; teori utama (*grand theory*), dan kedua; teori pendukung.

Teori utama dimaksudkan sebagai kerangka dasar dalam upaya membangun metode sebagai alat untuk melihat dan memecahkan masalah penelitian. Sedang teori pendukung dimaksudkan sebagai pendukung terhadap kerangka dasar metode yang telah terbentuk atas teori utama.

a. Kelompok Teori Utama

- 1). Teori J. Weisman (1981) tentang atribut sebagai produk interaksi antara perilaku individu/kelompok dengan settingnya, yang meliputi : kenyamanan, sosialibilitas, visibilitas, aksesibilitas, adaptabilitas, rangsangan inderawi, kontrol, aktifitas, kesesakan, privasi, makna, dan legibilitas.
- 2). Teori Paul A. Bell, dkk. (1978), tentang persepsi sebagai produk interaksi antara individu dengan obyek fisik. Lihat gambar 2.3 (Diagram).
- 3). Teori Rita L. Atkinson, dkk. (1981), tentang Motif, Harapan dan Minat sebagai faktor internal dari sifat individu.

b. Kelompok Teori Pendukung :

- 1). Teori Woodwort dalam Gerungan (2000), tentang kemungkinan persepsi yang terjadi sebagai produk interaksi individu dengan settingnya, yaitu : individu menentang lingkungan, individu memanfaatkan lingkungan, individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya, dan individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

- 2). Teori Edward T. Hall (1966), tentang perbedaan sikap dan jarak sebagai respon manusia dalam melakukan interaksi dengan sesamanya, yang terwujud dalam dimensi jarak intim, jarak sosial, dan jarak publik.
- 3). Teori, ataupun pendapat dari beberapa ahli yang dianggap sesuai dan relevan untuk dijadikan pendukung terhadap teori utama.

B. Hipotesa

Ada hubungan antara Setting Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto dengan tuntutan atribut hasil persepsi pedagang kaki lima sebagai pengguna ruang publik.

C. Operasional Variabel

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu variabel terikat dan variabel bebas. Variabel terikat berbentuk persepsi pedagang kaki lima dengan indikator setting Jalur Pedestrian. Sedang variabel bebas berbentuk respons, harapan dan tuntutan atribut PKL dengan indikator aktivitas, kesesakkan, kenyamanan, aksesibilitas, dan visibilitas.

Penentuan variabel penelitian, dilakukan melalui observasi lapangan dengan menggunakan metode *"Place Centered Mapping"*, untuk mengetahui bentuk minat pedagang kaki lima. Sedang menentukan variabel bebas yang berupa atribut ruang jualan pada setting Jalur Pedestrian, didasarkan pada realitas dilapangan dan landasan teori yang diterapkan dalam penelitian untuk menyusun daftar pertanyaan guna mengetahui persepsi pedagang kaki lima terhadap setting

Jalur Pedestrian di Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto.

Adapun variabel yang akan dioperasionalkan dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel Terikat (setting jalur pedestrian)
 - a. Setting Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto
2. Variabel Bebas (berbentuk respons, harapan dan atribut ruang jualan) :
 - a. Indikator Respons Pedagang Kaki Lima

Didasarkan pada teori Woodworth dalam Gerungan (2000), tentang kemungkinan persepsi yang terjadi sebagai produk interaksi individu dengan settingnya, yaitu : individu menentang lingkungan atau individu menyesuaikan dengan lingkungannya.

- b. Indikator Harapan Pedagang Kaki Lima

Didasarkan pada teori Paul A. Bell, dkk. (1978), tentang keberhasilan individu dalam menyesuaikan dengan lingkungan yang menghasilkan penyesuaian diri individu dengan lingkungan (adaptasi) atau penyesuaian keadaan lingkungan terhadap individu (*adjustment*).

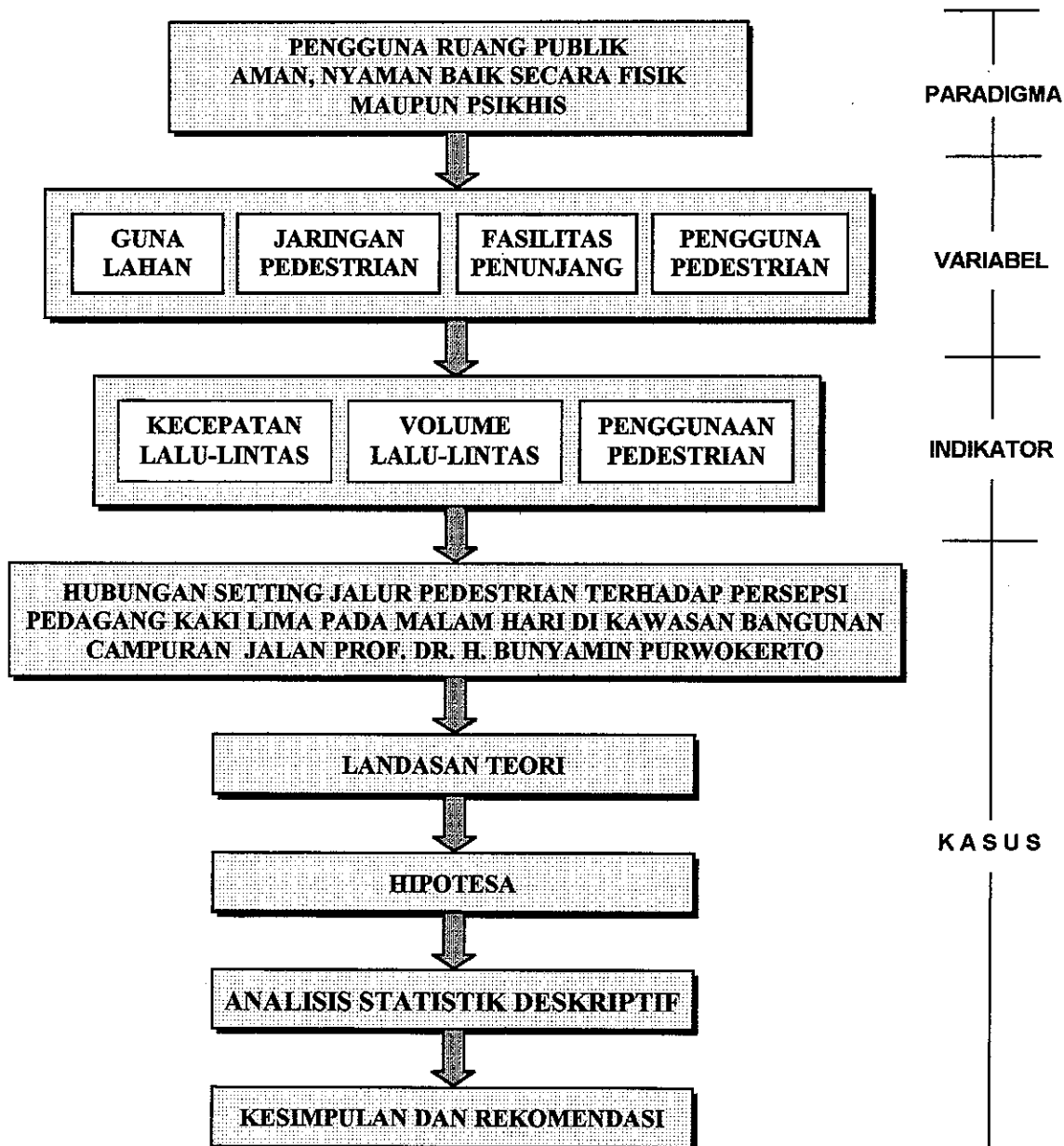
- c. Indikator Atribut Pedagang Kaki Lima

Dalam menentukan variabel bebas yang berupa atribut ruang untuk jualan, yaitu dengan menyederhanakan teori Weisman (1981) dengan mendasarkan realitas permasalahan di lapangan dengan tujuan untuk menyusun daftar pertanyaan. Upaya penyederhanaan ini dimaksudkan agar tidak terjadi kerancuan terhadap daftar pertanyaan yang dioperasionalkan di lapangan. Untuk memperjelas langkah-langkah dalam upaya penyederhanaan teori Weisman yang akan dioperasionalkan di lapangan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Kerangka Pola Pikir



Gambar 3.1 : Skema Kerangka Pola Pikir

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menerapkan pemecahan permasalahan dengan cara kuantitatif, dengan mendudukan hubungan antara variabel bersifat asimetris. Menurut Moh. Nazir (1999 : 423), sifat hubungan asimetris antar variabel berasal dari hubungan antar konsep/teori, yang akan menghasilkan beragam jenis keterkaitan antar variabel. Sedang paham yang dianut didasarkan pada filsafat rasionalisme, yaitu untuk melihat fenomena, menemukan variabel, serta dalam rangka menyusun metode yang akan diterapkan dalam penelitian.

Sifat holistik dari penelitian rasionalistik dicapai dengan menggunakan konstruksi pemaknaan yang didasarkan pada empiri sensual, logik, dan etik. Empiri sensual mendasarkan kebenaran berlandaskan inderawi manusia, empiri logik mendasarkan kebenaran berlandaskan ketajaman pikir manusia dalam pemberian makna atas indikasi empiri (empiri tidak perlu dijangkau secara tuntas), dan empiri etik mendasarkan kebenaran berlandaskan ketajaman akal budi manusia dalam pemberian makna ideal terhadap indikasi empiri.

Dengan demikian dalam penelitian ini, teori operasional dibangun dengan mendasarkan pada teori Weisman (1981) tentang atribut, teori Paull A. Bell, dkk. (1978) tentang persepsi, dan teori Rita L. Atkinson dkk. (1983) tentang faktor internal sebagai sifat/karakteristik individu. Dimana teori atribut Weisman diperlakukan sebagai variabel bebas sedang teori Paull A. Bell dan teori Atkinson terhadapnya diperlakukan sebagai variabel terikat untuk melihat persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut ruang untuk jualan pada setting Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto. Langkah dalam upaya

membangun teori operasional, terlebih dahulu dilakukan abstraksi, simplikasi, atau idealisasi terhadap teori Weisman, teori Paull A. Bell, dan teori Rita L. Atkinson, kemudian dilanjutkan dengan pemberian makna dengan tanpa mengabaikan realitas fenomena yang terjadi. Teori operasional dipakai sebagai alat/pedoman dalam melakukan analisis terhadap permasalahan yang akan menjadi obyek pengamatan dalam penelitian.

1. Obyek Kajian/Penelitian:

Yang menjadi sasaran sebagai obyek penelitian adalah Setting Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto yang memberikan indikasi kecenderungan untuk digunakan sebagai ruang jualan informal oleh pedagang kaki lima pada periode waktu tertentu dalam melakukan kegiatannya.

Sedang untuk lokasi penelitian yaitu pada sepanjang jalan Prof.Dr.H. Bunyamin Purwokerto, dimana terdapat fenomena indikasi kecenderungan bermakna ganda (ambiguous), yaitu terjadinya pergeseran fungsi jalur pedestrian yang keperuntukan awalnya sebagai elemen pejalan kaki, pada periode waktu tertentu mengalami pergeseran fungsi sebagai ruang jualan pedagang kaki lima. Fenomena indikasi kecenderungan bermakna ganda tersebut menyebabkan terganggunya proses aktivitas oleh pengguna yang lain.

2. Alat Rekam Obyek Kajian/Penelitian

Alat untuk merekam yang dipersiapkan guna mengumpulkan data tentang setting fisik obyek penelitian, atribut pada setting obyek penelitian, dan macam minat, dan harapan pedagang kaki lima dalam melakukan interaksi sosial pada setting penelitian dalam periode waktu tertentu, berupa (lihat tabel 3.1) :

TABEL 3.1
PENGAMBILAN DATA

No.	Jenis Data	Sumber	Tenik	Alat
1.	Guna lahan	Lapangan	Pencatatan	Roll meter, kertas, alat tulis/gambar
2.	Jaringan pedestrian	Lapangan	Pengamatan	Roll meter, kertas, alat tulis/gambar
3.	Volume lalu-lintas	Lapangan	Penghitungan	Kertas, alat tulis, jam
4.	Waktu tempuh	Lapangan	Pengukuran	<i>Stop watch</i> , sepeda motor, kertas, alat tulis
5.	Setting Jalur Pedestrian yang relatif sering digunakan sebagai ruang jualan sektor informal oleh PKL pada waktu tertentu	Lapangan	Merekam	Kamera, film
6.	Perilaku PKL sebagai individu maupun berkelompok dalam mengakomodasikan perilakunya terhadap setting Jalur Pedestrian pada waktu tertentu	Lapangan	Merekam	Kertas, alat tulis/gambar
7.	Kondisi, aspirasi pengguna Jalur Pedestrian (PKL)	Responden (PKL)	Wawancara	Kuesioner (daftar pertanyaan), alat tulis

3. Waktu Pelaksanaan Penelitian

a. Pelaksanaan penelitian didasarkan pada waktu di mulainya kegiatan jualan pada waktu siang dan malam hari yaitu :

- 1). Tahap I / Siang hari : Jam 10.00 s/d 14.00
- 2). Tahap II / Sore dan malam hari : Jam 18.00 s/d 22.30

b. Penerapan Waktu Pelaksanaan Pengambilan Data Sampel/Responden

Kriteria/dasar pertimbangan :

- 1). Kemudahan koordinasi dengan surveyor (pembantu peneliti)
- 2). Maju mundurnya mulai beraktivitas PKL tersebut.

4. Pentahapan Langkah Penelitian

Pentahapan langkah dalam penelitian ini secara garis besar adalah sebagai berikut :

a. Tahap Persiapan penelitian

- 1). Mempelajari karakteristik obyek penelitian
- 2). Membuat tabel untuk mendata perilaku pedagang kaki lima dengan metode *"Place Centered Mapping"*
- 3). Membuat kuesioner
- 4). Melakukan tes kuesioner terhadap responden pada lokasi yang sama
- 5). Menyempurnakan kuesioner

b. Tahap Pelaksanaan Penelitian

- 1). Melakukan pendataan perilaku pedagang kaki lima dengan metode *"Place Centered Mapping"*
- 2). Melakukan pendataan tentang persepsi pedagang kaki lima dengan metode wawancara tertutup
- 3). Melakukan tabulasi terhadap data hasil wawancara tertutup.
- 4). Menganalisis dan membuat interpretasi data.
- 5). Menarik kesimpulan penelitian dan membuat saran

5. Penentuan Responden

Menurut Mantra dalam Singarimbun dan Effendi (1982), jumlah sampel didasarkan pada prinsip keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga. Sedang pedagang kaki lima aktif yang tercatat adalah 24 pedagang kaki lima di siang hari dan 90 pedagang kaki lima di malam hari, dan untuk kepentingan penelitian ini mengambil jumlah sampel terbanyak 90 pedagang kaki lima yang menggunakan setting Jalur Pedestrian dengan waktu malam hari sebagai tempat jualan.

6. Variabel Penelitian

Menurut Effendi dalam Singarimbun dan Effendi (1982), variabel adalah suatu konsep yang mempunyai variasi nilai. Misal : konsep badan bukan sebagai variabel, namun berat badan merupakan variabel, karena memiliki nilai yang berbeda. Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu variabel bebas/ pengaruh dan variabel terikat/terpengaruh. Adapun wujud dari kedua variabel tersebut adalah :

- a. Variabel terikat/terpengaruh : Persepsi pedagang kaki lima terhadap setting Jalur Pedestrian jalan raya, yang akan dijangkau melalui indikator pengamatan terhadap : Minat dan Harapan pedagang kaki lima.
- b. Variabel bebas/pengaruh : Atribut ruang tempat jualan informal, dengan menerapkan teori Weisman (1981) sebagai indikator untuk mengamati setting Jalur Pedestrian.

7. Langkah Penyusunan Metode untuk Merekam Data :

Secara umum sifat data dibagi menjadi dua kelompok, yaitu kelompok data primer dan data sekunder. Kelompok data sekunder adalah data yang

didapatkan dari instansi/dinas terkait, sedang data primer didapat melalui observasi lapangan dan wawancara.

Rekaman data melalui observasi lapangan, dalam penelitian ini dengan menerapkan metode "*Place Centered Mapping*" yang digunakan untuk merekam perilaku pedagang kaki lima dalam bentuk minat terhadap setting Jalur Pedestrian pada periode waktu tertentu dengan menerapkan prinsip kejenuhan informasi. Sedang untuk merekam persepsi pedagang kaki lima yang berupa harapan, dan minat terhadap setting Jalur Pedestrian, ditetapkan metode wawancara yang bersifat tertutup.

Lingkup penelitian ini termasuk dalam penelitian bidang psikologis lingkungan, yaitu dalam upaya ingin mengetahui hubungan antara faktor persepsi dan atribut setting Jalur Pedestrian sehingga dapat menimbulkan pergeseran fungsi sebagai ruang pejalan kaki.

Untuk menjawab permasalahan tersebut diatas, maka perlu terlebih dahulu menyusun metode/alat yang akan dipergunakan untuk melihat permasalahan tersebut diatas. Adapun langkah-langkah dalam upaya menyusun alat untuk melakukan penelitian, adalah sebagai berikut :

Langkah pertama, melakukan penyederhanann terhadap teori Weisman (1981), dengan tetap mendasarkan pada realitas permasalahan pada setting Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto. Dengan demikian, teori atribut Weisman (1981) yang akan diterapkan dalam penelitian ini adalah :

- a. Kenyamanan
- b. Aktivitas

- c. Aksesibilitas
- d. Kesesakkan
- e. Visibilitas

Menurut Sarwono (1995), obyek yang dipikirkan manusia adalah segala sesuatu (benda, orang dan isu) yang dinilai oleh manusia. Dimensi pertimbangan yang diterapkan adalah sensual skala positif-negatif, misal : baik-buruk, jelek-bagus, haram-halal, dan sebagainya.

Pembuatan skala respon yang akan diterapkan dalam penyusunan pernyataan dalam kuesioner. Menurut Azwar (2000) penelitian dalam bidang psikologi sering dilakukan dengan menggunakan metode penskalaan respon (format respon), yaitu format berjenjang dalam menentukan pilihan yang merupakan jawaban terhadap items yang berbentuk pernyataan. Sedangkan bentuk items pernyataan harus bersifat *favourable*. *Items favourable* bersifat memihak pada obyek ukur atau yang mengindikasikan tingginya atribut yang diukur, sedangkan items pernyataan yang tidak *favourable* bersifat tidak memihak pada obyek ukur yang mengindikasikan rendahnya atribut yang diukur.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Azwar (2000) bahwa tidak ada manfaatnya untuk memperbanyak pilihan jawaban, karena hal demikian justru akan mengaburkan perbedaan yang diinginkan di antara jenjang pernyataan tersebut. Selain dapat mengaburkan pilihan jawaban yang sebenarnya, responden juga tidak akan cukup peka dengan banyaknya pilihan jawaban. Misalnya pilihan jawaban dengan sembilan jenjang, yaitu STS (Sangat Tidak Setuju), TS (Tidak Setuju), ATS (Agak Tidak Setuju), N (Netral), AS (Agak Setuju), S (Setuju), SS (Sangat

setuju). Ataupun pilihan jawaban dengan lima jenjang, yaitu STS (Sangat Tidak Setuju), TS (Tidak Setuju), N (Netral), S (Setuju), dan SS (Sangat Setuju).

Dengan demikian agar tidak terjadi deferensi terhadap pilihan jawaban yang didasarkan pada tingkat kepekaan calon responden serta mempertimbangkan respons responden yang sedikit-banyak dipengaruhi oleh variabel-variabel yang tidak relevan seperti suasana hati, kondisi dan situasi sekitar, dan kesalahan prosedur administrasi, maka dalam penelitian ini perlu diadakan penyederhanaan terhadap pilihan jawaban menjadi : TS (Tidak Setuju), N (Netral), dan S (Setuju). Lebih lanjut dijelaskan oleh Azwar (2000) bahwa pilihan jawaban N (Netral) tidak sama dengan jawaban ragu-ragu, namun lebih menunjukkan pada sikap responden yang percaya kalau dirinya berada pada posisi tengah, dan pilihan jawaban yang diberikan responden sangat tergantung pada sifat pertanyaan yang diajukan kepada responden (*favourable* atau tidak).

Dari hasil proses tiga langkah tersebut di atas, maka dapat disusun pertanyaan dalam kuesioner yang akan memperlihatkan adanya keterkaitan antara variabel terikat yang berupa harapan dan minat pedagang kaki lima dengan variabel bebas yang berupa atribut ruang jualan berkumpul informal. Keterkaitan antara variabel bebas dan variabel terikat dalam penelitian ini, akan dijadikan alat untuk melihat sejauh mana faktor persepsi berpengaruh terhadap penentuan setting Jalur Pedestrian sebagai ruang jualan sektor informal.

8. Metode Analisis Rekaman Data :

Pada tahap analisis, diawali dengan pengelompokan hasil rekaman data dengan melakukan kategorisasi menurut bentuk persepsi yang berupa motif,

harapan dan minat Pedagang Kaki Lima (PKL) serta menurut macam atribut ruang berkumpul yang berupa kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas, dan atribut aktivitas

Dari hasil kategori tersebut di atas, kemudian dilakukan metode analisis statistik deskriptif untuk melakukan interpretasi guna menjawab pertanyaan dalam penelitian.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Wilayah Pengamatan

1. Kondisi Umum Kota Purwokerto

Secara administratif wilayah kota Purwokerto (bekas wilayah Kota Administratif Purwokerto) seluas : 3.858,34 Ha. Terdiri dari 4 (empat) wilayah kecamatan dan 27 kelurahan. Secara fisik daerah perkotaan (*urban*) telah berkembang sampai ke luar wilayah administratif, baik ke arah utara maupun ke arah selatan (Anonim, 2002). Ke arah utara daerah perkotaan berkembang masuk wilayah Kecamatan Baturaden, sedang ke selatan berkembang masuk wilayah kecamatan Sokaraja dan Patikraja.

Dalam sistem kota-kota lingkup regional Purwokerto mempunyai letak yang cukup strategis. Purwokerto terletak pada posisi tengah-tengah antara kota-kota : Bandung (\pm 250 Km), Semarang (\pm 240 Km), Cirebon (\pm 250 Km), Yogyakarta (\pm 190 Km). Transportasi jalan raya antar kota-kota tersebut melewati kota Purwokerto melalui jaringan prasarana (jalan) yang cukup baik. Moda transportasi kereta api jurusan Jakarta – Surabaya jalur selatan juga melalui setasiun Purwokerto. Kondisi yang demikian ini sangat menunjang perkembangan baik fisik maupun non fisik kota Purwokerto (Sunardi, 1996).

Di dalam Anonim (2002) antara lain disebutkan bahwa selain sebagai kota Ibukota Kabupaten Banyumas, dengan potensi alam kota Purwokerto khususnya dan Kabupaten Banyumas pada umumnya seperti kesuburan tanah, udara yang

sejuk, pemandangan alam dan lain-lain sangat menunjang untuk perkembangan kegiatan sosial, ekonomi dan budaya masyarakat, khususnya melalui sektor-sektor : pertanian, pariwisata, dan pendidikan. Sektor pertanian Kabupaten Banyumas potensial dengan kehutanan, agrikultur, perikanan. Sektor pariwisata dikembangkan di Kawasan Wisata Baturaden dengan keindahan alam dan kesejukan udara sebagai obyek kunjungan wisata baik lokal, nasional (nusantara) maupun mancanegara (wisata devisa). Dengan kondisi alam (kesejukan udara), kondisi budaya masyarakat yang tenang menunjang kota Purwokerto sebagai kota pendidikan. Tidak kurang dari 20 perguruan tinggi baik negeri maupun swasta terdapat di kota Purwokerto dan sekitarnya (Sunardi, 1996).

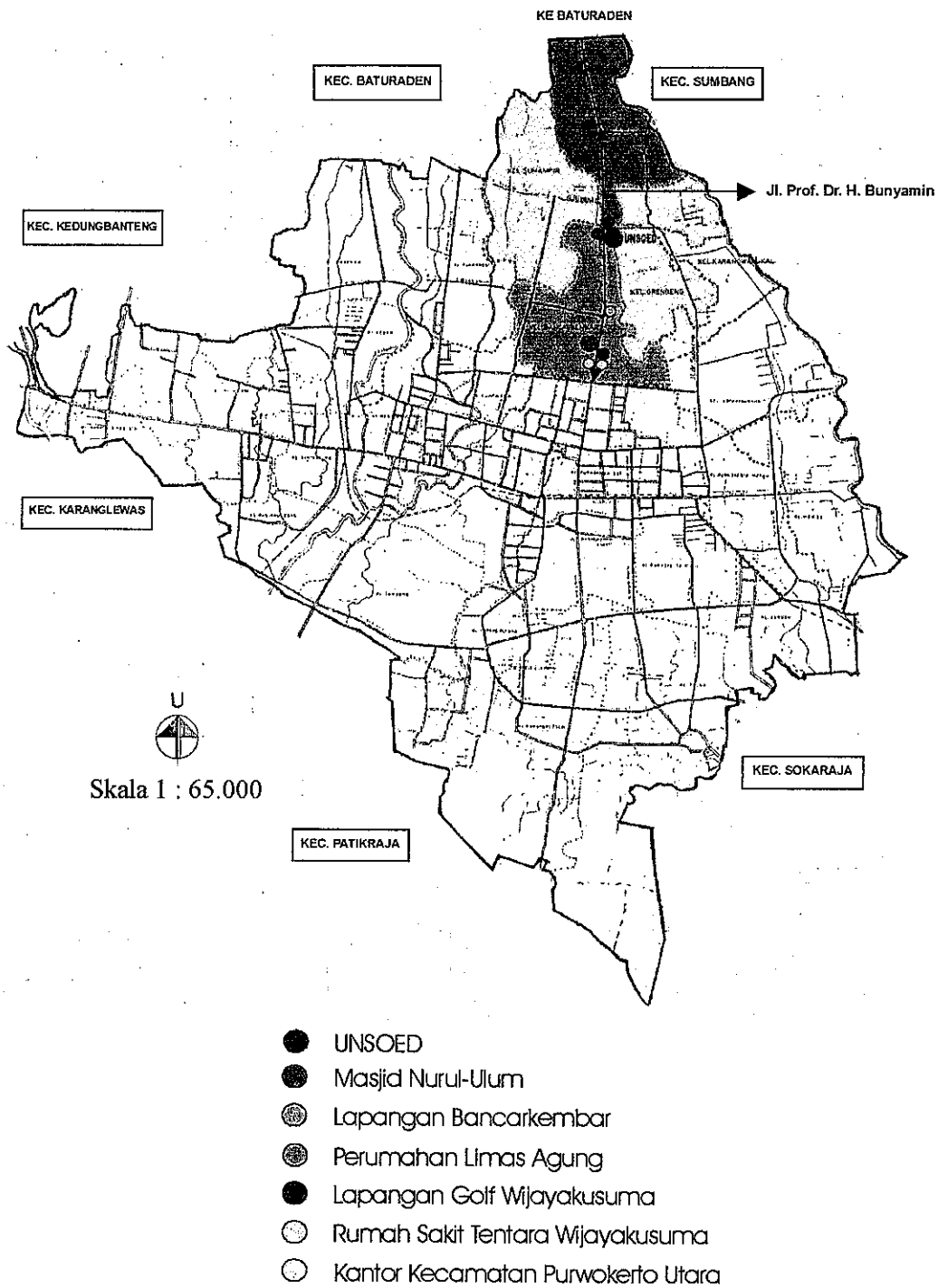
Walaupun tidak sempurna, pola jaringan jalan raya di kota Purwokerto menunjukkan pola grid. Jalur jalan Jend. Soedirman merupakan sumbu arah timur – barat yang membelah wilayah kota Purwokerto menjadi bagian utara dan bagian selatan. Sedang jalur jalan S. Parman – Let. Jend. Soeprapto – Overste Isdiman – Prof. Dr. H. Bunyamin merupakan sumbu arah utara – selatan yang membagi wilayah kota Purwokerto menjadi bagian barat dan bagian timur (Anonim, 2002).

Terminal bus Purwokerto yang terletak di wilayah kelurahan Karangklesem merupakan terminal induk yang melayani bus route antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi, angkutan perdesaan (dalam wilayah Kabupaten Banyumas) dan route angkutan dalam kota dan sekitarnya. Karenanya terminal bus Purwokerto merupakan terminal regional yang cukup potensial sebagai sumber PADS Kabupaten Banyumas karena letak strategis kota Purwokerto (Sunardi, 2001). Khusus angkutan wisata regional ke Baturaden

tersedia jalur lingkar luar (*outer ring road*) yang terletak di bagian barat laut dan timur laut wilayah kota Purwokerto. Adanya kedua jalur lingkar luar kota Purwokerto ini justru mempercepat perkembangan fisik kota Purwokerto.

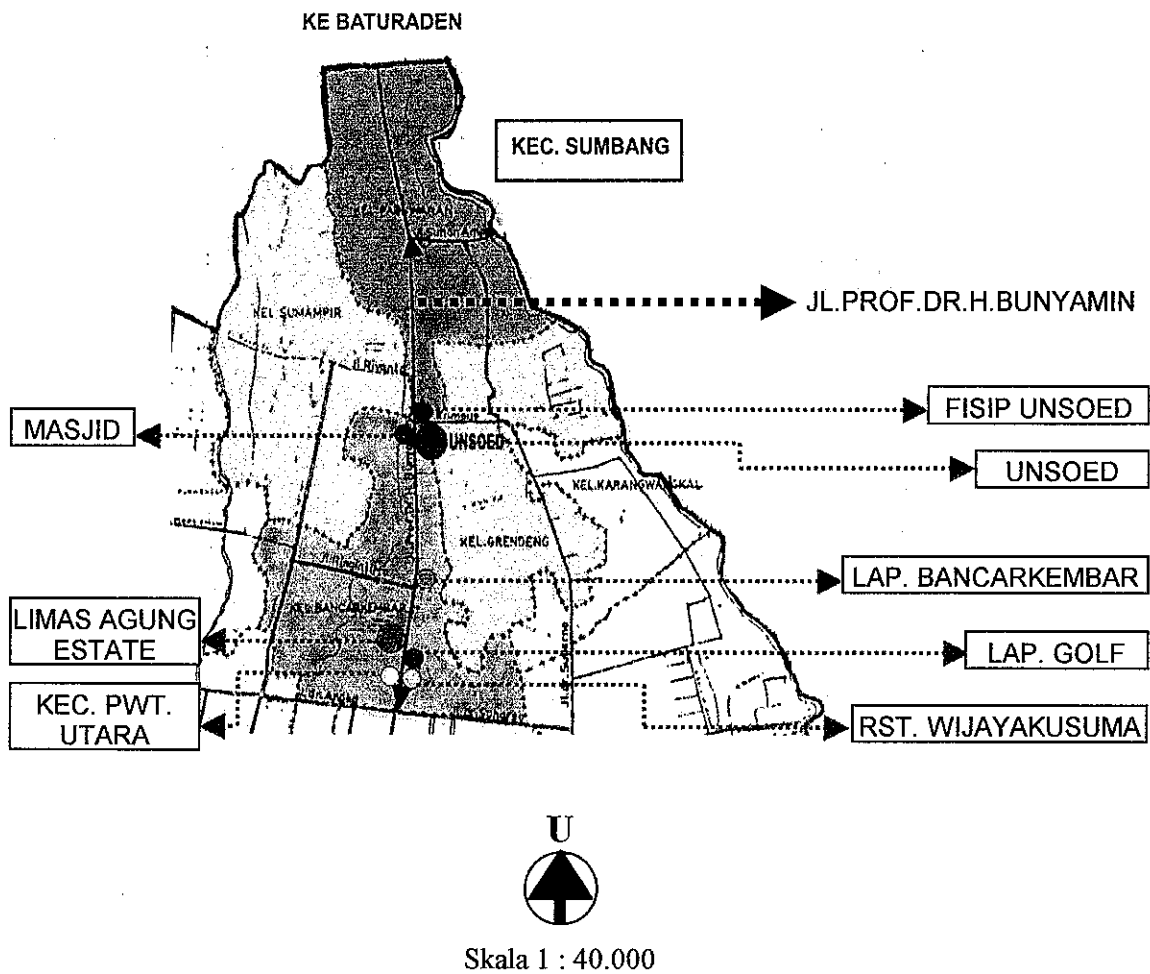
Pusat-pusat kegiatan yang merupakan bangkitan perjalanan (*generation trip*) di kota Purwokerto antara lain : Pasar Wage, pusat perdagangan jalan Jend. Soedirman, alun-alun (kantor kabupaten), setasiun KA Bantarsoka dan pasar Karanglewas yang semuanya terletak pada jalur jalan Jend. Soedirman atau sumbu timur – barat. Sedang pada jalur sumbu utara – selatan terdapat terminal bus (terminal induk Purwokerto), daerah perdagangan Kebondalem, rumah sakit Wijaya Kusuma, kampus Universitas Jenderal Soedirman (UNSOED) dan Kawasan Wisata Baturaden (± 14 Km di sebelah utara kota Purwokerto).

PETA KOTA PURWOKERTO



Gambar 4.1 : Peta Kota Purwokerto

PETA LOKASI PENELITIAN



Gambar 4.2 : Peta Lokasi Penelitian

2. Wilayah Penelitian

Telah disebutkan di depan bahwa jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin di dalam sistem jaringan transportasi kota Purwokerto merupakan sebagian dari jalur sumbu utara – selatan, yang tepatnya berada di dalam wilayah 4 (empat) kelurahan yakni kelurahan-kelurahan : Bancarkembar, Grendeng, Sumampir dan Pabuaran Kecamatan Purwokerto Utara. Karenanya kondisi baik fisik, sosial maupun budaya masyarakat keempat kelurahan tersebut sangat berpengaruh terhadap kondisi jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin.

Dalam wilayah penelitian, daerah belum terbangun (*open space*) yang berupa sawah masih relatif luas dibanding dengan bagian wilayah kota yang lain. Hal ini terjadi karena wilayah penelitian berada di bagian pinggir utara wilayah kota Purwokerto. Keadaan yang demikian menjadikan secara fisik masih ideal sebagai daerah permukiman. Udara relatif bersih, sejuk dan segar, kebisingan karena lalu-lintas relatif kecil.

Dengan posisi di pinggiran wilayah kota, maka kondisi masyarakat lebih cenderung merupakan masyarakat semi urban. Pengaruh perdesaan khususnya masyarakat asli masih terasa di samping pengaruh perkotaan oleh masyarakat pendatang sudah mulai nampak. Pola perilaku urban oleh para pendatang sangat berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat dan berpengaruh pula terhadap pola lingkungan fisik. Kepadatan bangunan semakin tinggi pada lingkungan masyarakat asli. Bagi para pendatang dengan kondisi ekonomi yang relatif baik dengan kondisi bangunan yang relatif baik pula.

Dalam penggunaan lahan di wilayah penelitian didominasi oleh fungsi sekunder berupa hunian. Fasilitas fungsi pelayanan wilayah kota berupa reservoir air bersih (milik PDAM Kab. Banyumas) dan pompa bensin untuk pelayanan bagian wilayah kota sebelah utara terdapat di wilayah kelurahan Pabuaran. Fasilitas pelayanan primer (lingkup regional) berupa Kantor Kecamatan, rumah sakit Wijaya Kusuma (milik TNI AD), apotik, lapangan golf, stadion, gedung olah raga dan kolam renang terdapat di wilayah kelurahan Bancarkembar. Hotel dan Kantor bank BRI sebanyak dua unit berada di wilayah kelurahan Bancarkembar. Sedang kampus perguruan tinggi (UNSOED) mencakup wilayah tiga kelurahan yang masing-masing Bancarkembar, Grendeng dan Pabuaran.

Adanya kampus UNSOED di wilayah penelitian sangat berpengaruh terhadap kondisi lingkungan (baik fisik maupun non fisik) wilayah penelitian, bahkan sampai ke wilayah kelurahan lain (Karangwangkal) yang berada di sebelah timur wilayah kelurahan Grendeng. Dengan relatif banyaknya penduduk sementara (Mahasiswa) banyak bermukim di wilayah ini menjadikan wilayah ini mempunyai pola kehidupan yang berbeda dengan lain wilayah. Fungsi pelayanan terhadap kebutuhan kehidupan mahasiswa sangat dominan. Dengan banyaknya para pendatang yang berstatus sebagai Dosen, karyawan maupun mahasiswa aktivitas masyarakat di wilayah penelitian semakin dinamis. Penyediaan bangunan tempat tinggal (hunian) sementara menjamur di wilayah ini. Fasilitas pelayanan perdagangan baik barang maupun jasa banyak diusahakan. Harga lahan naik sejalan dengan perkembangan permintaan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Perilaku masyarakat setempat terpengaruh oleh banyaknya pendatang. Seba-liknya para pendatang beradaptasi dengan lingkungan setempat. Dengan demikian terjadi perpaduan perilaku baru hasil adaptasi antara kelompok asal dan pendatang. Perubahan perilaku dan kebiasaan masyarakat berpengaruh pula terhadap aktivitas pada jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin yang membelah wilayah penelitian menjadi dua bagian yakni bagian barat dan bagian timur.

3. Jalur Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin

Sebagaimana telah disebutkan di depan bahwa jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin merupakan sebagian dari jalur jalan kolektor primer (jalan S. Parman – jalan Suprpto – jalan Isdiman – jalan Prof. Dr. H Bunyamin – jalan Baturaden) yang menghubungkan fasilitas-fasilitas fungsi primer : terminal bus Purwokerto, pusat perdagangan Kebondalem, RS. Wijaya Kusuma, Kampus UNSOED dan Kawasan Wisata Baturaden. Dengan demikian jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin merupakan jalur jalan yang cukup penting dalam sistem jaringan transportasi kota Purwokerto dan sekitarnya. Dengan ramainya lalu-lintas di jalur ini mempercepat pertumbuhan/ perkembangan daerah terbangun di daerah ini.

Jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto sepanjang $\pm 2,50$ km dengan damaja selebar ± 8 meter membentang arah utara – selatan dari simpang tiga jalan Sunan Ampel di Pabuaran sampai simpang empat jalan Dokter Angka – Dokter Suharso di bagian selatan wilayah kelurahan Bancarkembar. Jalur ini dikonstruksi dengan aspal *hot mix* dengan kondisi bagus.

Beberapa persimpangan jalan yang terdapat pada jalur jalan Prof. Dr. H Bunyamin adalah :

- b. Jalur jalan Sunan Ampel di Pabuaran, merupakan jalur outer ring road sebelah timur kota Purwokerto. Jalur jalan ini merupakan jalur wisata ke Baturaden dari arah timur kota Purwokerto (Semarang, Yogyakarta dan lain-lain). Karenanya jalur ini banyak dilalui kendaraan berat (bus wisata) baik ke maupun dari Baturaden.
- b. Jalur jalan Riyanto di kelurahan Sumampir, merupakan jalur kolektor sekunder, yang menghubungkan jalur jalan Prof. Dr. H Bunyamin dengan permukiman penduduk, Sekolah Polisi Negara dan pasar Cernai (desa Purwosari) di jalur jalan Let. Jend. Soemarto, yang merupakan jalur alternatif menuju Baturaden dari arah barat.
- c. Jalur jalan Kampus di kelurahan Grendeng, merupakan jalur kolektor sekunder di komplek kampus UNSOED baik kampus Grendeng maupun kampus Karangwang-kal. Suasana kampus sangat mendominasi suasana jalur jalan ini.
- d. Jalur jalan Ringintirto di kelurahan Bancarkembar, merupakan jalur lokal sekunder menuju daerah permukiman penduduk.
- e. Jalur jalan dr. Angka – dr. Suharso di kelurahan Bancarkembar merupakan jalur kolektor sekunder sebagai batas daerah pusat kota.
- f. Beberapa jalur jalan lokal yang terdapat di wilayah kelurahan Bancarkembar sebagai akses keluar-masuk daerah permukiman penduduk.

Selain angkutan pribadi, jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin dilalui angkutan umum perkotaan (angkutan kota) jalur B, G dan H serta angkutan perdesaan jurusan Purwokerto – Baturaden. Adanya fasilitas pompa bensin, kampus dan rumah sakit sebagai bangkitan perjalanan maka bagi angkutan umum

(kota dan perdesaan) merupakan jalur yang padat penumpang. Dengan kondisi jalan aspal *hot mix* memungkinkan kendaraan dipacu dengan kecepatan tinggi. Namun dengan padatnya lalu-lintas menjadikan jalur ini rawan kecelakaan dan kemacetan lalu-lintas khusus-nya di daerah simpang tiga jalan Kampus dan jalan Ringintirto.

Penggunaan lahan di sepanjang jalur merupakan penggunaan campuran. Pada jalur ini selain bangunan fungsi hunian (rumah tinggal) juga terdapat perkantoran, pendidikan, perdagangan baik barang maupun jasa seperti pasar, toko kelontong, toko material, apotik, warung makan, bengkel, tukang las, foto copy, warnet, wartel, mau-pun lapangan olah raga. Fasilitas-fasilitas tersebut ada kecenderungan untuk semakin berkembang baik dalam kuantitas maupun kualitasnya. Dengan lingkup pelayanan setempat (lokal) maka transportasi lokal dengan sarana sepeda motor, sepeda, becak bahkan jalan kaki dominan di jalur ini. Namun dengan fungsi jalan merupakan jalan kolektor primer menjadikan ketidak-teraturan tercermin pada kegiatan transportasi di jalur ini.

Selain rambu-rambu peringatan dan petunjuk seperti marka jalan, pada jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin juga terdapat 3 (tiga) unit *traffic light* yang masing-masing terpasang di persimpangan jalan Kampus, jalan Ringintirto dan simpang empat jalan dr. Suharso dan dr. Angka. Khusus *traffic light* yang terpasang di simpang tiga jalan Ringintirto merupakan *traffic light* satu warna (warna kuning) karena volume lalu lintas dari arah jalan Ringintirto relatif kecil, sedang untuk simpang tiga jalan Riyanto masih dalam proses pengusulan oleh Dinas Perhubungan dan Angkutan Jalan Kabupaten Banyumas. Simpang tiga

jalan Kampus merupakan salah satu titik rawan kecelakaan. Hal ini terjadi karena selain kondisi alam (puncak tanjakan jalan) juga banyaknya kendaraan yang berhenti atau bahkan parkir pada daerah yang seharusnya dilarang stop maupun parkir.

Pemasangan kain bentang (spanduk), umbul-umbul dan iklan di jalur jalan Prof. Dr. H Bunyamin merupakan salah satu pemandangan yang kadang-kadang dapat mengganggu konsentrasi para pengemudi kendaraan dan pengguna jalan pada umum-nya. Walau sudah ada ketentuan larangan pemasangan kain spanduk melintang di atas jalur jalan, kenyataannya hal ini masih banyak dilakukan. Hal ini sangat bertentangan dengan apa yang diungkapkan Shirvani, Hamid (1985) bahwa di atas jalur jalan hanya ada informasi yang berhubungan dengan perpindahan arah lalu-lintas kendaraan.

Dalam hal ketersediaan fasilitas parkir dan halte angkutan umum dapat dideskripsikan bahwa secara umum pada jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin tidak disediakan area parkir umum maupun halte angkutan umum. Area parkir sebagian disediakan oleh pemilik lahan tempat usaha mereka, dan sebagian besar berada di jalur pedestrian dan pada daerah milik jalan. Sedang halte angkutan umum sama sekali tidak tersedia bangunannya. Karenanya kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang dapat dilakukan di sembarang tempat di sepanjang jalan. Bahkan sering terjadi kegiatan tersebut dilakukan di tempat-tempat berbahaya (rawan kecelakaan) seperti persimpangan jalan atau di tempat *traffic light*.

Jaringan listrik terpasang di sepanjang jalur jalan ini, namun lampu penerangan jalan tidak terpasang secara merata. Hanya tempat-tempat yang

dipandang penting seperti persimpangan jalan dan lokasi rawan kecelakaan terpasang lampu penerangan jalan.. Pada malam hari jalur jalan ini relatif kurang terang. Suasana remang-remang mendominasi jalur ini. Pohon pelindung ditanam di kedua sisi jalan sepanjang jalan, namun dalam pemeliharannya kurang atau bahkan tidak memperhatikan estetika.

Jaringan telepon otomatis telah terpasang di jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin. Karenanya pelanggan telepon tersebar di sepanjang jalur jalan ini. Untuk pelayanan internet, pada jalur ini terdapat beberapa warung internet (warnet) yang dikelola oleh perorangan. Beberapa warung telepon (wartel) milik perseorangan terdapat beberapa unit. Namun telepon umum milik PT. Telkom yang terpasang di jalur jalan ini sebagian besar sudah tidak berfungsi. Dalam hal ponsel, beberapa warung dan toko yang ada telah menyediakan pesawat ponsel maupun *voucher*-nya.

4. Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin

Jalur pedestrian pada jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin keberadaannya tidaklah sepanjang jalan ($\pm 2,50$ km) tetapi terbatas sepanjang $\pm 1,75$ km antara simpang tiga jalan Riyanto (Sumampir) sampai dengan simpang empat jalan dr. Suharso dan dr. Angka. Ruas jalan antara simpang tiga jalan Riyanto – simpang tiga jalan Sunan Ampel belum dibangun jalur pedestrian. Selain itu pada salah satu petak lahan pekarangan antara simpang tiga jalan Kampus dengan jalan Ringintirto terdapat lahan milik perseorangan yang tidak diijinkan untuk dibangun jalur pedestrian. Dengan kasus demikian maka jalur pedestrian sebelah barat tidak hanya terputus oleh persimpangan jalan tetapi juga oleh tidak adanya ijin dari

pemilik lahan pekarangan yang bersangkutan.

Dengan elevasi jalan yang berbeda antara satu tempat dengan lainnya menjadikan tidak seluruh permukaan jalur pedestrian merupakan bidang datar. Beberapa tempat terjadi penurunan permukaan dengan pematahan atau perbedaan permukaan jalur pedestrian sedalam ± 20 cm. Hal ini dirasa sangat mengganggu para pejalan kaki pengguna jalur pedestrian. Di beberapa tempat tegel penutup permukaan jalur pedestrian telah rusak (akibat penutupan galian yang tidak diselesaikan secara sempurna) sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.

Para pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pedestrian sebagai prasarannya pada umumnya adalah para mahasiswa UNSOED yang bertempat tinggal di wilayah penelitian, maupun masyarakat setempat. Dengan lokasi kampus yang relatif pada posisi di tengah-tengah panjang jalur pedestrian sehingga masalah jarak atau panjang jalur pedestrian tidak menjadi masalah (belum menimbulkan kecapaian). Karenanya tidak adanya fasilitas umum untuk tempat istirahat (duduk) bukan pula merupakan permasalahan bagi para pejalan kaki. Alternatif untuk mengatasi jarak jangkauan, pada jalur jalan Prof. Dr. H. Bunyamin tersedia angkutan umum baik kendaraan bermotor (angkutan kota dan angkutan perdesaan) juga kendaraan tidak bermotor (becak).

Di samping penggunaan untuk jalur pejalan kaki, penggunaan jalur pedestrian jalan Prof. Dr. H. Bunyamin terlihat adanya perbedaan antara pagi – siang hari dan sore/malam hari. Pada pagi – siang hari penggunaan jalur pedestrian selain untuk jalur pejalan kaki juga sebagian jalur untuk fungsi penunjang kegiatan yang dilaksanakan di sebelah luar jalur. Penggunaan

penunjang kegiatan tersebut antara lain : halaman kerja bengkel dan tukang las, parkir (untuk warung makan, foto copy dan lain-lain), penimbunan material bangunan dalam rangka pembangunan atau perbaikan bangunan, tempat usaha (dagang) maupun sebagai jalan masuk tempat usaha. Kegiatan-kegiatan tersebut tersebar hampir di sepanjang jalur pedestrian, bahkan ada kecenderungan berkembang ke bahu jalan yang bukan jalur pedestrian di sebelah utara simpang tiga jalan Riyanto. Dengan adanya berbagai macam kegiatan selain jalan kaki yang dilaksanakan pada jalur pedestrian menjadikan para pejalan kaki memanfaatkan daerah manfaat jalan sebagai tempat berjalan kaki.

Pada sore/malam hari jalur pedestrian jalan Prof. Dr. H. Bunyamin lebih banyak difungsikan sebagai tempat berusaha, khususnya warung tenda untuk berbagai jenis makanan, di samping untuk parkir warung makan dan foto copy. Keberadaan warung tenda ini menyebar hampir sepanjang ruas jalan antara simpang tiga jalan Riyanto sampai simpang tiga jalan Ringintirto. Para pelanggan warung tenda tersebut bukan hanya para penduduk sekitarnya, tetapi juga dari daerah di luar wilayah penelitian yang datang dengan kendaraan bermotor.

Kecenderungan yang terjadi adalah selain terus bertambahnya warung tenda di jalur pedestrian juga berkembang ke arah utara pada tepian jalur tanpa jalur pedestrian atau bahu jalan. Dari informasi yang dapat diperoleh diketahui pula bahwa para pedagang warung tenda tersebut tidak hanya berasal dari kelurahan wilayah penelitian, tetapi juga pendatang dari luar Kabupaten Banyumas, bahkan ada yang datang dari Jawa Barat. Keadaan yang demikian ini adalah merupakan keadaan umum, bahwa para pedagang kaki lima merupakan

pendatang sebagaimana dikemukakan Ray Bromley dalam Chris Manning dan Tadjudddin Noor Efendi (1991).

Dengan keterbatasan area yang tersedia sebagai tempat usaha maka area pejalan kaki menempati tepian jalur damaja (daerah manfaat jalan). Sesuai apa yang dikemukakan Sarlito Wirawan Sarwono (1992) maka adaptasi para pejalan kaki dengan dimanfaatkannya jalur pedestrian sebagai tempat usaha maka para pejalan kaki memanfaatkan damaja yang juga dimanfaatkan untuk area parkir. Keadaan yang demikian ini jelas sangat mengganggu para pengguna jalan, baik pejalan kaki sendiri maupun pemakai kendaraan.

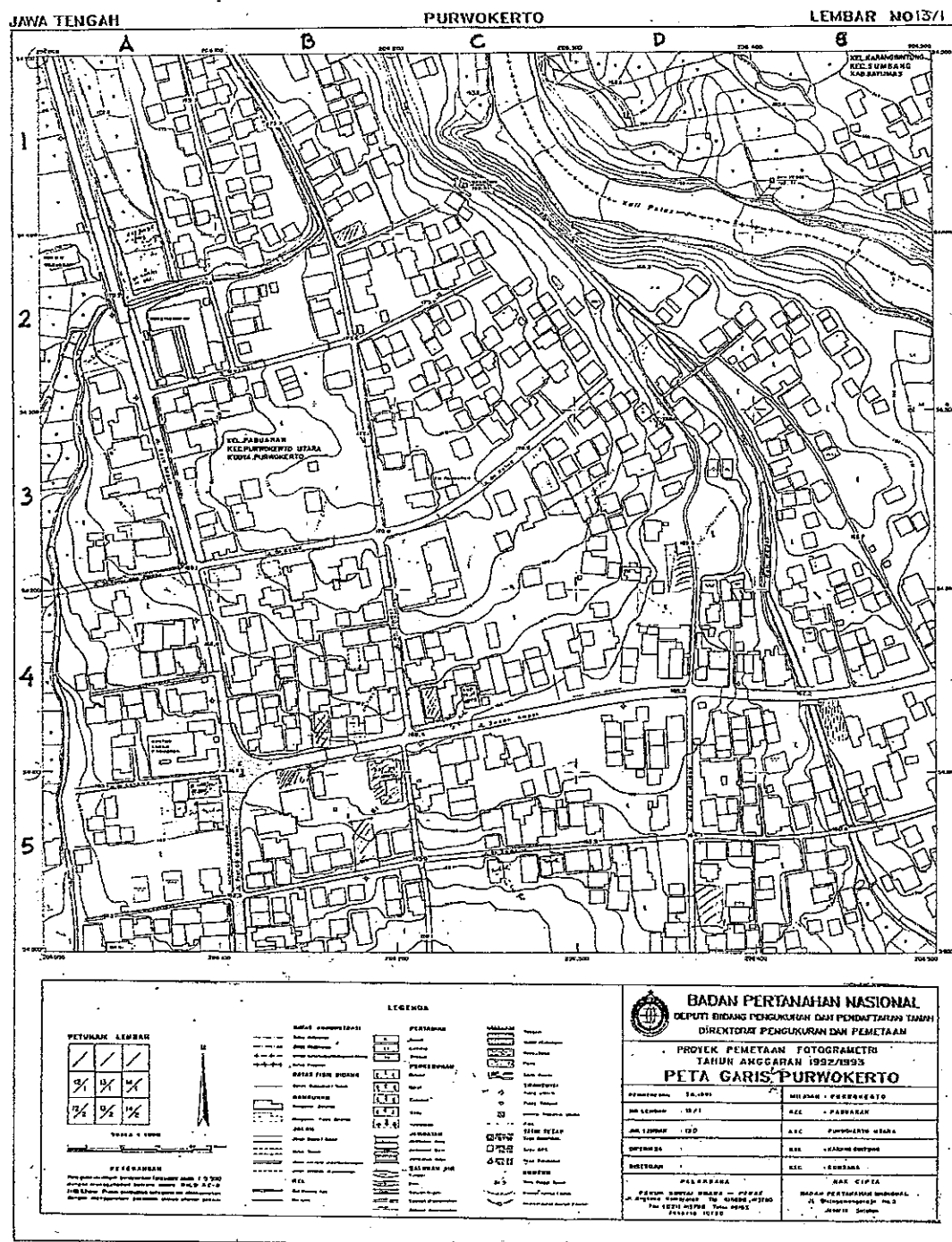
Kerjasama yang baik (saling menguntungkan) terjalin antara para pedagang warung tenda di jalur pedestrian dengan pemilik rumah/pekarangan di belakang warung tenda. Dari pemilik pekarangan pemilik warung tenda memperoleh aliran listrik, dan dapat menitipkan perlengkapan di pekarangan. Bagi pemilik pekarangan mendapat bantuan iuran pembayaran listrik, penjagaan keamanan, dan kadang-kadang makanan. Namun hal itu dirasa tidak penting, yang penting adalah rasa kekeluargaan yang terjadi di antara mereka.

Di balik adanya kerjasama antara pedagang warung tenda dan pemilik pekarangan di belakangnya ternyata pemilik rumah di belakang warung tenda merasa ada gangguan dalam kehidupannya. Secara fisik gangguan tersebut berupa kebisingan atau gangguan suara, bau makanan yang kadang-kadang tidak cocok, sampah yang ditimbulkan. Hal yang sangat terasa adalah estetika warung tenda yang mengganggu dan menutup rumah di belakangnya. Hal ini dapat mengganggu para tamu yang datang terlebih lagi bagi tamu yang sudah lama tidak berkunjung.

Secara psikhis hal tersebut dapat menimbulkan *crowding* (Haryadi dan B. Setiawan, 1995).

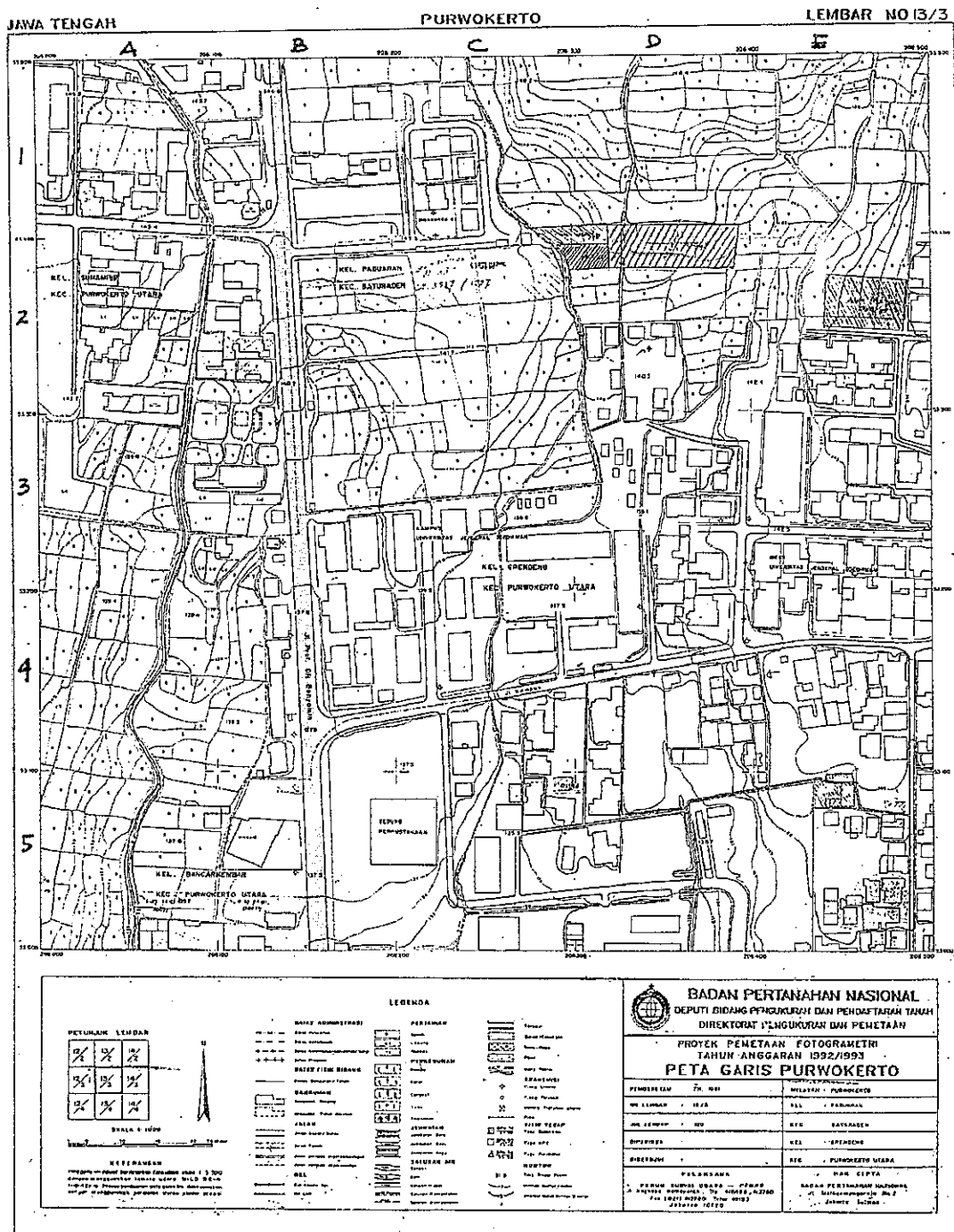
Suatu hal yang cukup menarik untuk dikaji adalah adanya area kantong di depan simpang tiga jalan Riyanto. Area kantong tersebut relatif tidak begitu luas tetapi dapat menampung beberapa warung tenda dan area parkirnya. Dengan pola peruangan yang demikian akan menambah ketenangan dan kenyamanan bagi para penjual dan pembeli dagangan yang disediakan.

1. Data Peta Garis Purwokerto

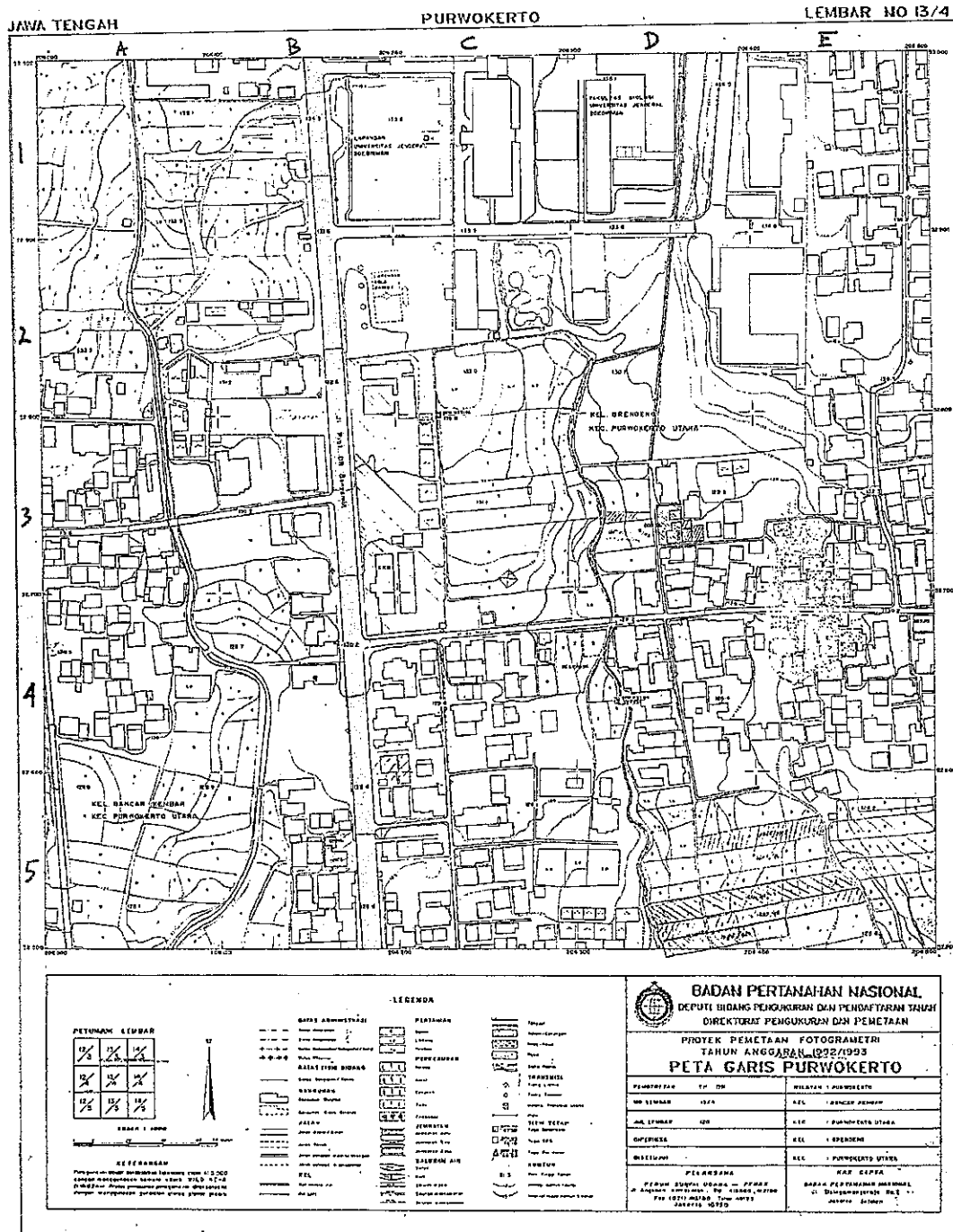


Gambar 4.3 : Peta Garis Purwokerto Lembar 13/1

Gambar 4.4 : Peta Garis Purwokerto Lembar 13/2



Gambar 4.5 : Peta Garis Purwokerto Lembar 13/3



Gambar 4.6 : Peta Garis Purwokerto Lembar 13/4



Gambar 4.8 : Peta Garis Purwokerto Lembar 13/6

2. Data Volume Lalu-Lintas

TABEL 4.1

VOLUME LALU-LINTAS JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA HARI RABU TANGGAL 19 FEBRUARI 2003

Hari/Tanggal : Rabu/19-2-2003

NO	RUAS	JAM	BUS/TRUCK		MOBIL		SPD.MOTOR		DOKAR/GRB		BECAR		SEPEDA	
			U	S	U	S	U	S	U	S	U	S	U	S
1	A	06.00 - 07.00	3	5	104	139	275	583	-	-	6	13	4	74
		13.00 - 14.00	5	6	180	240	587	643	-	-	4	3	12	6
		19.00 - 20.00	2	3	111	113	417	450	-	1	6	1	18	8
2	B	06.00 - 07.00	5	3	150	168	200	742	-	-	6	20	34	93
		13.00 - 14.00	18	6	233	195	843	580	-	-	10	3	35	16
		19.00 - 20.00	15	1	133	69	676	380	2	-	7	2	22	12
3	C	06.00 - 07.00	5	14	154	292	330	693	-	6	8	53	25	187
		13.00 - 14.00	7	26	284	460	990	1127	-	-	25	20	44	71
		19.00 - 20.00	2	6	136	236	410	886	2	1	11	6	31	22
4	D	06.00 - 07.00	3	2	160	216	435	550	-	2	8	60	38	105
		13.00 - 14.00	2	13	275	376	750	583	3	5	46	33	39	73
		19.00 - 20.00	6	2	240	128	675	420	3	1	35	8	53	17

Catatan : U = Arah Ke Utara ; S = Arah Ke Selatan

TABEL 4.2

VOLUME LALU-LINTAS JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA HARI KAMIS TANGGAL 20 FEBRUARI 2003

Hari/Tanggal : Kamis/20-2-2003

NO	RUAS	JAM	BUS/TRUCK		MOBIL		SPD.MOTOR		DOKAR/GRB		BECAK		SEPEDA	
			U	S	U	S	U	S	U	S	U	S	U	S
1	A	06.00 - 07.00	3	4	152	153	544	684	1	-	4	15	12	86
		13.00 - 14.00	9	17	205	247	635	671	-	1	7	1	19	8
		19.00 - 20.00	5	7	143	107	400	452	-	-	7	2	17	3
2	B	06.00 - 07.00	5	2	134	248	562	661	2	-	6	24	42	92
		13.00 - 14.00	28	5	257	237	762	785	1	-	9	5	29	41
		19.00 - 20.00	9	4	147	124	548	691	1	-	13	4	21	8
3	C	06.00 - 07.00	1	6	150	227	425	592	-	-	8	63	34	152
		13.00 - 14.00	9	17	349	398	685	946	-	-	27	9	50	57
		19.00 - 20.00	1	4	155	202	540	565	-	-	16	6	25	21
4	D	06.00 - 07.00	1	4	228	202	485	484	-	3	39	73	60	104
		13.00 - 14.00	12	14	313	321	835	804	4	2	40	30	47	39
		19.00 - 20.00	4	4	210	151	565	495	-	-	35	16	40	15

Catatan : U = Arah Ke Utara ; S = Arah Ke Selatan

TABEL 4.3

VOLUME LALU-LINTAS JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA HARI JUMAT TANGGAL 21 FEBRUARI 2003

Hari/Tanggal : Jumat/21-2-2003

NO	RUAS	JAM	BUS/TRUCK		MOBIL		SPD MOTOR		DOKAR/GRB		BECAK		SEPEDA	
			U	S	U	S	U	S	U	S	U	S	U	S
1	A	06.00 - 07.00	2	2	108	146	418	670	1	-	7	14	18	89
		13.00 - 14.00	7	6	203	230	542	645	-	-	11	2	28	16
		19.00 - 20.00	3	6	143	138	448	534	-	-	8	-	15	10
2	B	06.00 - 07.00	4	2	177	220	432	632	1	-	9	25	50	97
		13.00 - 14.00	19	5	223	224	745	703	-	-	14	2	44	18
		19.00 - 20.00	5	3	134	174	652	802	-	-	7	-	26	30
3	C	06.00 - 07.00	2	4	136	184	350	511	-	1	8	41	45	127
		13.00 - 14.00	4	7	237	313	687	617	-	-	12	13	37	56
		19.00 - 20.00	2	3	163	333	600	691	2	-	12	6	17	37
4	D	06.00 - 07.00	2	3	180	227	505	494	1	3	43	60	38	100
		13.00 - 14.00	11	6	173	227	527	565	-	4	23	17	34	66
		19.00 - 20.00	2	2	125	122	485	495	2	-	16	6	26	23

Catatan : U = Arah Ke Utara ; S = Arah Ke Selatan

3. Data Waktu Tempuh

TABEL 4.4

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA PAGI HARI TANGGAL 19 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Rabu/19-2-2003

Jam : 06.00 – 07.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	51"	49"	50"	59"	1'04"	54,60"
B	21"	21"	30"	11"	33"	23,20"
C	1'30"	1'16"	1'07"	1'30"	1'13"	1'19,20"
D	52"	1'40"	59"	49"	1'20"	1'08,00"
A – D	3'34"	4'06"	3'26"	3'29"	4'10"	3'45,00"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	50"	45"	50"	1'11"	-	54,00"
C	1'06"	1'11"	1'02"	1'06"	-	1'06,25"
B	29"	52"	38"	43"	-	40,50"
A	48"	57"	49"	1'08"	-	55,50"
D – A	3'13"	3'45"	3'19"	4'08"	-	3'36,25"

TABEL 4.5

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA SIANG HARI TANGGAL 19 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Rabu/19-2-2003

Jam : 13.00 – 14.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	50"	1'10"	40"	51"	-	52,75"
B	26"	27"	29"	50"	-	33,00"
C	1'58"	1'57"	1'40"	1'08"	-	1'40,75"
D	1'23"	39"	55"	49"	-	56,50"
A – D	4'37"	4'13"	3'44"	3'38"	-	4'03,00"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	49"	47"	1'02"	1'06"	-	56,00"
C	1'50"	1'27"	1'07"	1'18"	-	1'25,00"
B	42"	41"	46"	1'11"	-	50,00"
A	1'19"	1'07"	49"	50"	-	1'01,25"
D – A	4'40"	4'02"	3'44"	4'25"	-	4'12,75"

TABEL 4.6

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA MALAM HARI TANGGAL 19 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Rabu/19-2-2003

Jam : 19.00 – 20.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	1'11"	1'07"	50"	59"	-	1'01,75"
B	23"	29"	41"	40"	-	33,25"
C	2'12"	1'47"	1'36"	1'20"	-	1'43,75"
D	59"	1'08"	49"	1'10"	-	1'01,50"
A – D	4'45"	4'31"	3'56"	4'09"	-	4'20,25"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	1'17"	50"	1'20"	1'07"	-	1'08,50"
C	1'13"	57"	1'30"	1'20"	-	1'15,00"
B	1'10"	25"	47"	1'01"	-	50,75"
A	1'30"	1'10"	1'02"	1'26"	-	1'17,00"
D – A	5'10"	3'22"	4'39"	4'54"	-	4'31,25"

TABEL 4.7

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA PAGI HARI TANGGAL 20 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Kamis/20-2-2003

Jam : 06.00 – 07.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	51"	46"	49"	57"	1'04"	53,40"
B	20"	24"	28"	11"	26"	21,80"
C	59"	1'11"	1'08"	1'22"	1'24"	1'12,80"
D	55"	56"	1'02"	58"	1'26"	1'03,40"
A – D	3'05"	3'17"	3'27"	3'28"	4'20"	3'31,40"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	50"	42"	56"	1'05"	-	53,25"
C	54"	1'02"	56"	1'05"	-	59,25"
B	31"	32"	31"	30"	-	31,00"
A	47"	59"	1'08"	1'07"	-	1'00,25"
D – A	3'02"	3'15"	3'31"	3'47"	-	3'23,75"

TABEL 4.8

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA SIANG HARI TANGGAL 20 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Kamis/20-2-2003

Jam : 13.00 – 14.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	56"	1'07"	39"	41"	-	50,75"
B	24"	20"	31"	49"	-	31,00"
C	1'57"	1'53"	1'33"	1'10"	-	1'38,25"
D	1'23"	37"	57"	50"	-	56,75"
A – D	4'40"	3'57"	3'40"	3'30"	-	3'56,75"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	40"	48"	1'06"	1'02"	-	54,00"
C	1'40"	1'22"	1'06"	1'08"	-	1'19,00"
B	39"	30"	45"	1'01"	-	43,75"
A	1'18"	1'07"	43"	26"	-	56,00"
D – A	4'17"	3'47"	3'40"	3'47"	-	3'52,75"

TABEL 4.9

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA MALAM HARI TANGGAL 20 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Kamis/20-2-2003

Jam : 19.00 – 20.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke:					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	1'17"	1'04"	1'02"	56"	1'11"	1'06,00"
B	24"	26"	30"	31"	19"	26,00"
C	2'09"	1'42"	1'47"	1'48"	1'46"	1'50,40"
D	1'	1'05"	56"	1'03"	1'05"	1'01,80"
A – D	4'50"	4'17"	4'15"	4'18"	4'21"	4'24,20"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke:					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	1'10"	1'19"	1'11"	1'20"	-	1'15,00"
C	1'02"	1'18"	1'24"	1'21"	-	1'16,25"
B	1'12"	30"	36"	44"	-	45,50"
A	1'23"	1'50"	1'44"	1'32"	-	1'37,25"
D – A	4'47"	4'57"	4'55"	4'57"	-	4'54,00"

TABEL 4.10

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA PAGI HARI TANGGAL 21 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Jumat/21-2-2003

Jam : 06.00 – 07.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	40"	57"	45"	46"	49"	47,40"
B	19"	28"	27"	24"	18"	23,20"
C	1'24"	59"	1'09"	1'13"	1'14"	1'11,80"
D	1'17"	1'03"	1'	1'21,5"	58"	1'07,90"
A – D	3'40"	3'27"	3'21"	3'44,5"	3'19"	3'30,30"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	1'03"	56"	1'01"	1'13"	-	1'03,25"
C	1'12"	1'24"	1'16"	1'03"	-	1'13,75"
B	30"	38"	30"	34"	-	33,00"
A	58"	53"	59"	1'11"	-	1'00,25"
D – A	3'43"	3'51"	3'46"	4'01"	-	3'50,25"

TABEL 4.11

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA SIANG HARI TANGGAL 21 FEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Jumat/21-2-2003

Jam : 13.00 – 14.00

Arah: Utara – Selatan

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	53"	1'02"	39"	45"	-	49,75"
B	32"	30"	36"	1'02"	-	40,00"
C	1'50"	1'35"	1'52"	1'24"	-	1'40,24"
D	1'19"	1'03"	43"	1'06"	-	1'02,75"
A – D	4'34"	4'10"	3'50"	4'17"	-	4'12,75"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke :					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	43"	52"	1'04"	1'02"	-	55,25"
C	1'43"	1'17"	1'07"	1'15"	-	1'20,50"
B	24"	23"	37"	32"	-	29,00"
A	1'44"	59"	40"	29"	-	58,00"
D – A	4'34"	3'31"	3'28"	3'18"	-	3'42,75"

TABEL 4.12

WAKTU TEMPUH JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA MALAM HARI TANGGAL 21 PEBRUARI 2003

Hari/tgl. : Jumat/21-2-2003

Jam : 19.00 – 20.00

Arah: Utara – Selatan

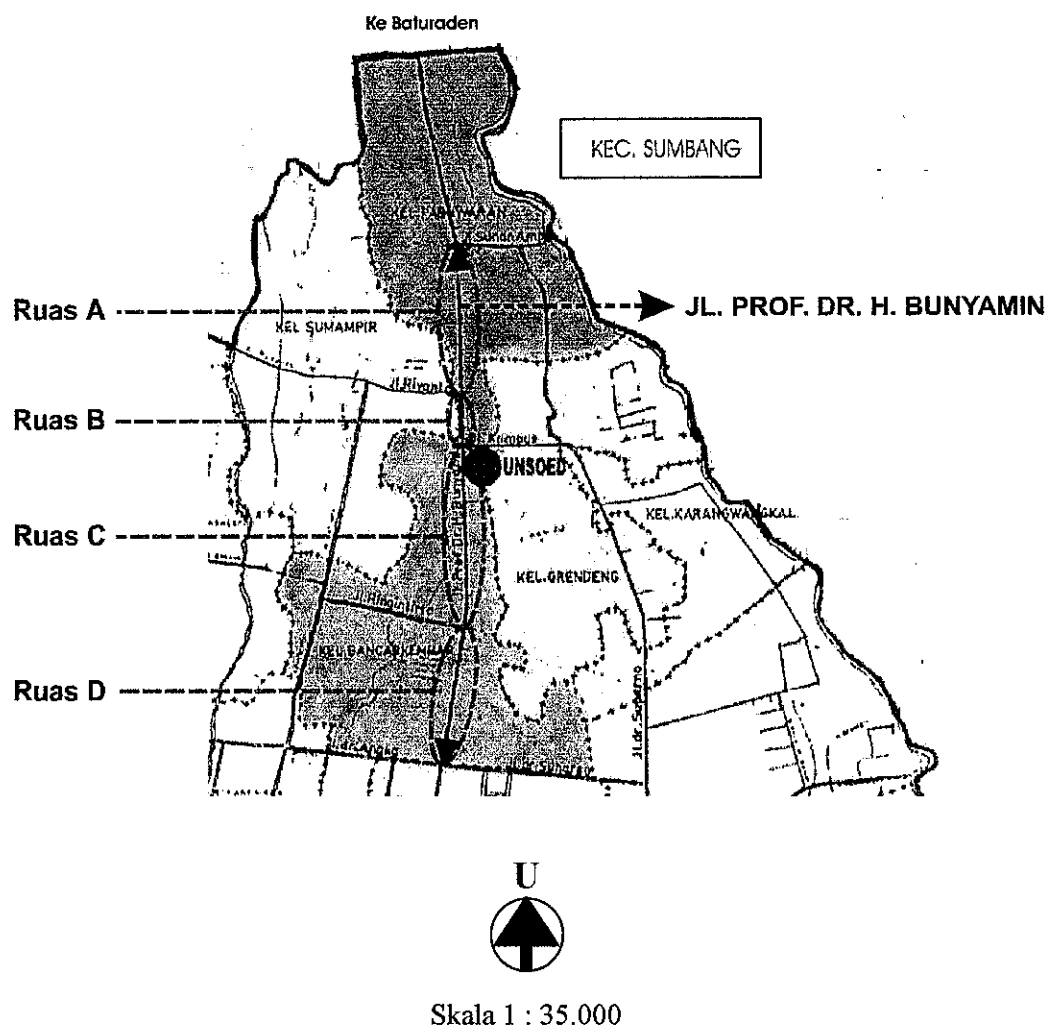
Ruas	Pencatatan ke:					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
A	1'03"	1'05"	1'03"	57"	-	1'02,00"
B	1'14"	34"	30"	44"	-	45,50"
C	1'03"	2'08"	1'22"	1'30"	-	1'30,75"
D	1'07"	1'24"	1'22"	1'10"	-	1'15,75"
A – D	4'27"	5'11"	4'17"	4'21"	-	4'34,00"

Arah: Selatan – Utara

Ruas	Pencatatan ke:					Rata-rata
	1	2	3	4	5	
D	1'12"	1'10"	1'3"	-	-	1'11,67"
C	54"	32"	1'36"	-	-	1'00,67"
B	1'02"	1'40"	50"	-	-	1'10,67"
A	2'06"	1'26"	1'14"	-	-	1'35,33"
D – A	5'14"	4'48"	4'53"	-	-	4'58,34"

4. Data Place Centered Mapping

a. Peta Lokasi Penelitian (Pembagian Ruas)



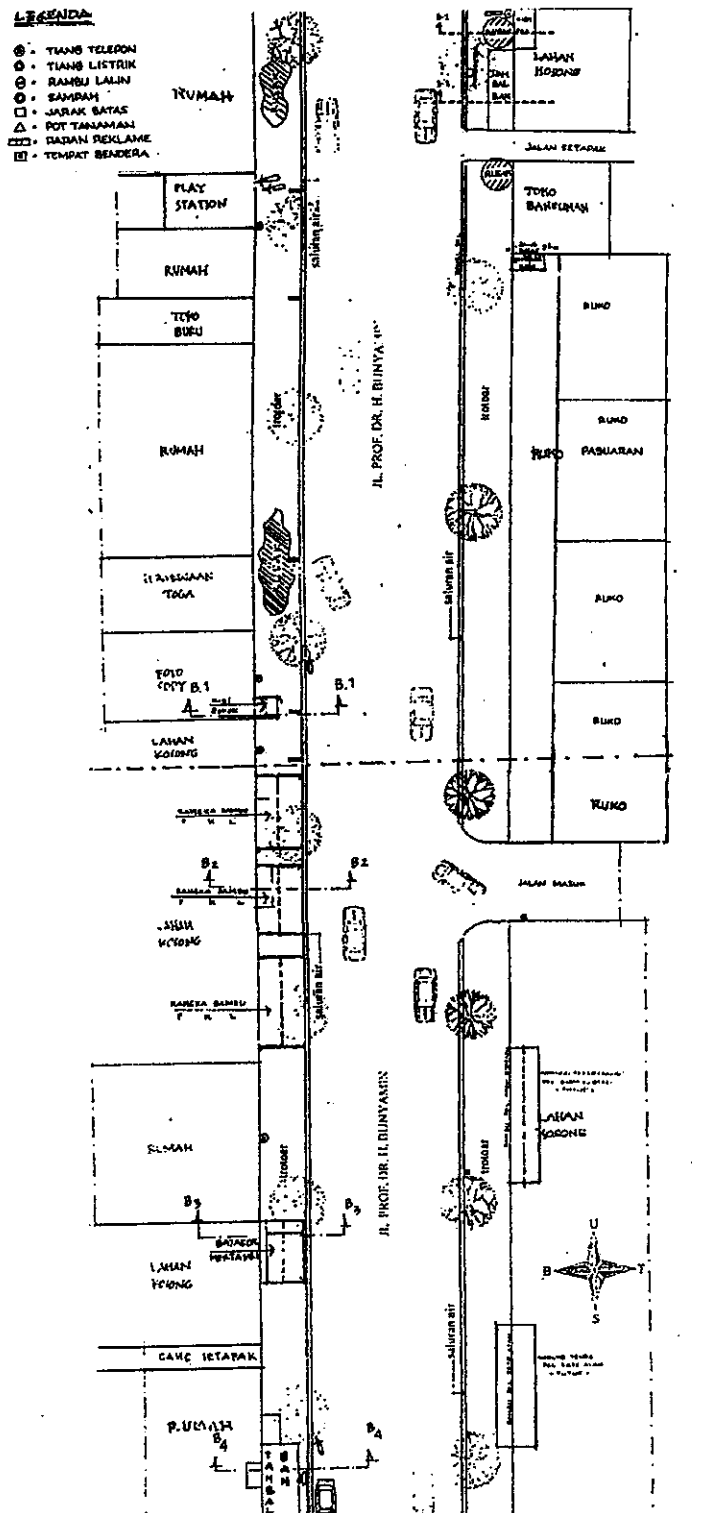
Gambar 4.9 : Peta lokasi Penelitian (Pembagian Ruas)

b. Data Place Centered Mapping pada Siang Hari

1) Denah (Skala 1 : 500)

RUAS : B

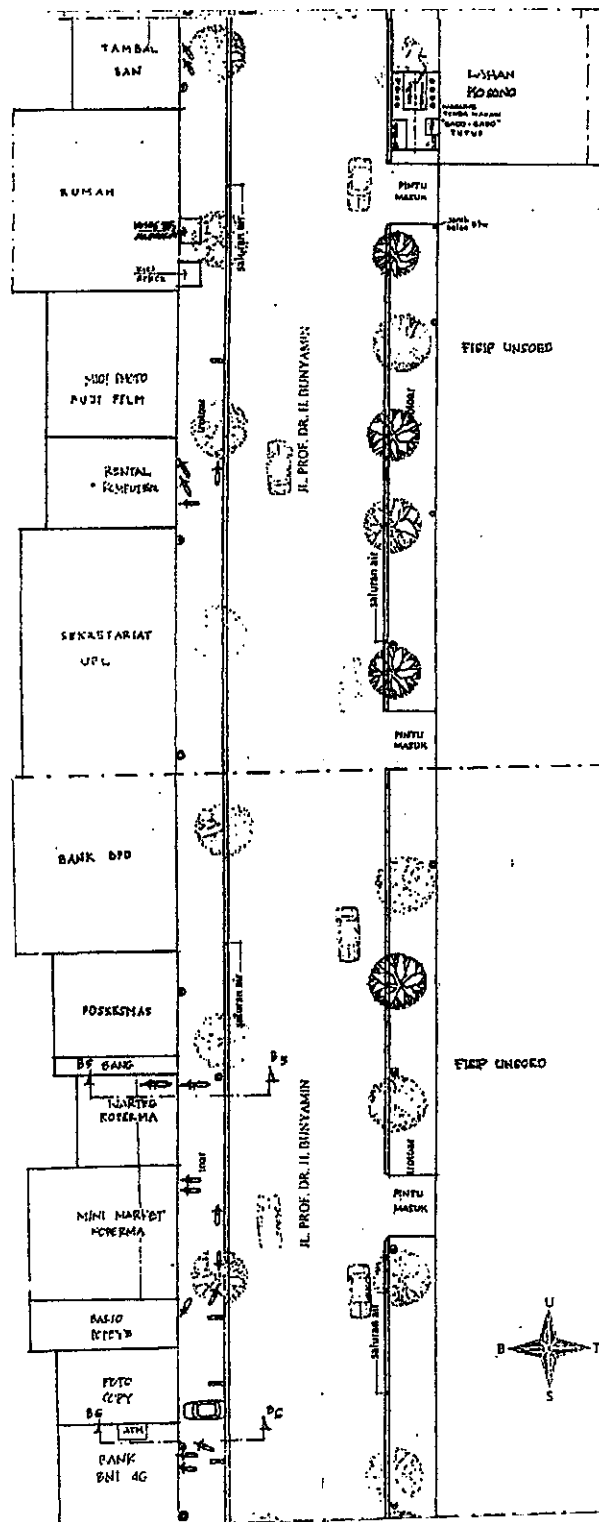
50 M KE : 1 DAN 2



Gambar 4.10 : Ruas B 1/2 (Siang Hari)

RUAS : B

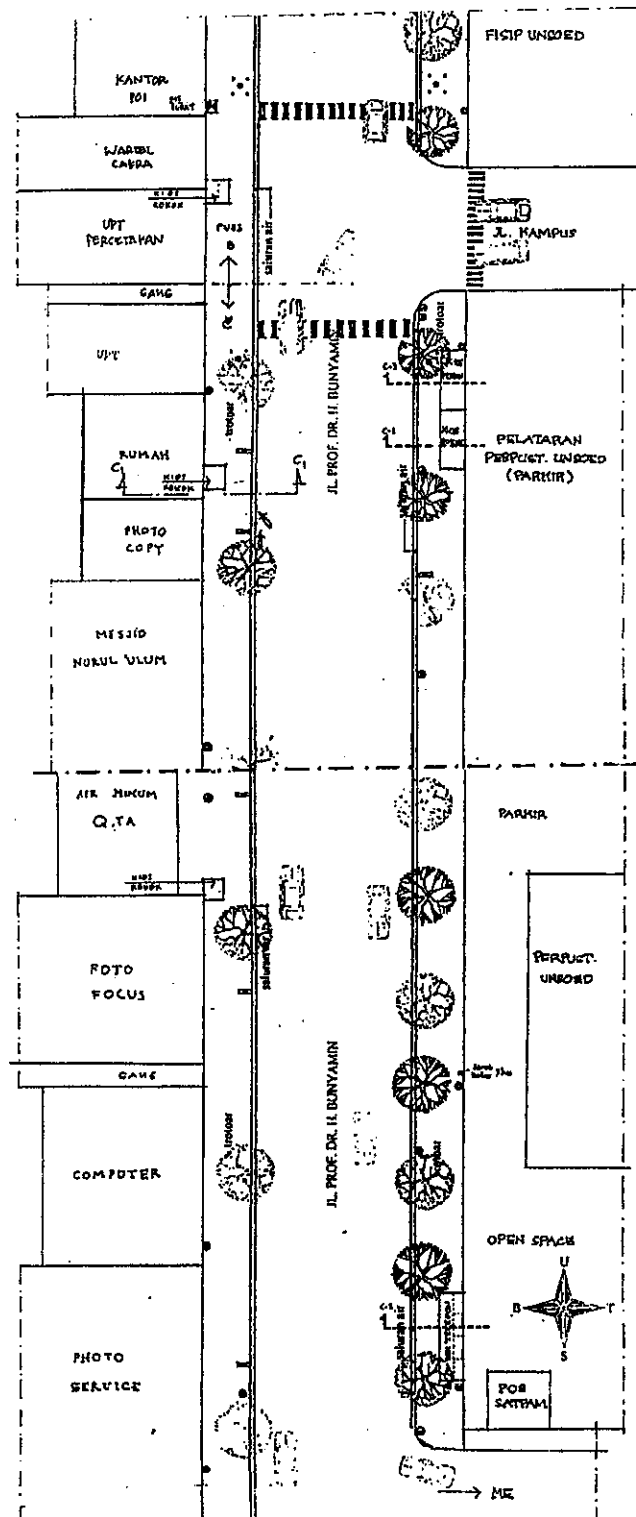
50 MKE : 3 DAN 4



Gambar 4.11 : Ruas B 3/4 (Siang Hari)

RUAS : B/C

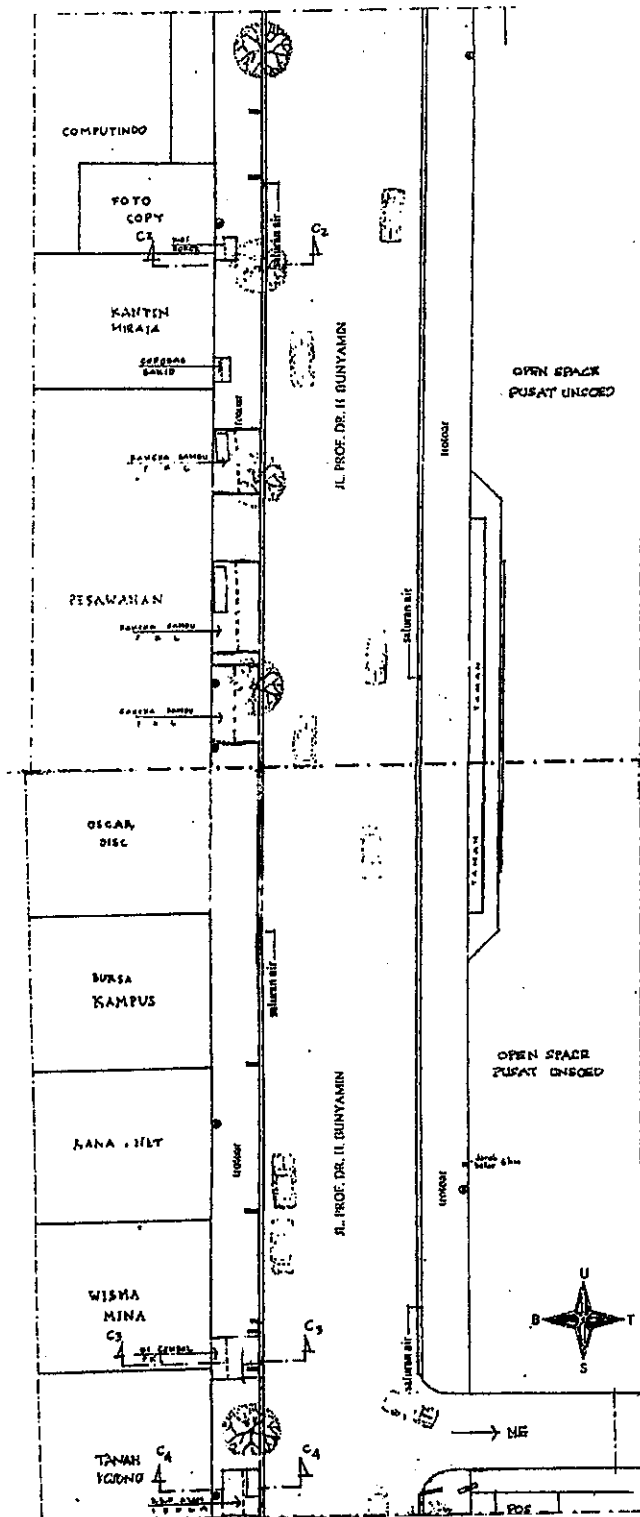
50 M KE : 5 DAN 6



Gambar 4.12 : Ruas B/C 5/6 (Siang Hari)

RUAS : C

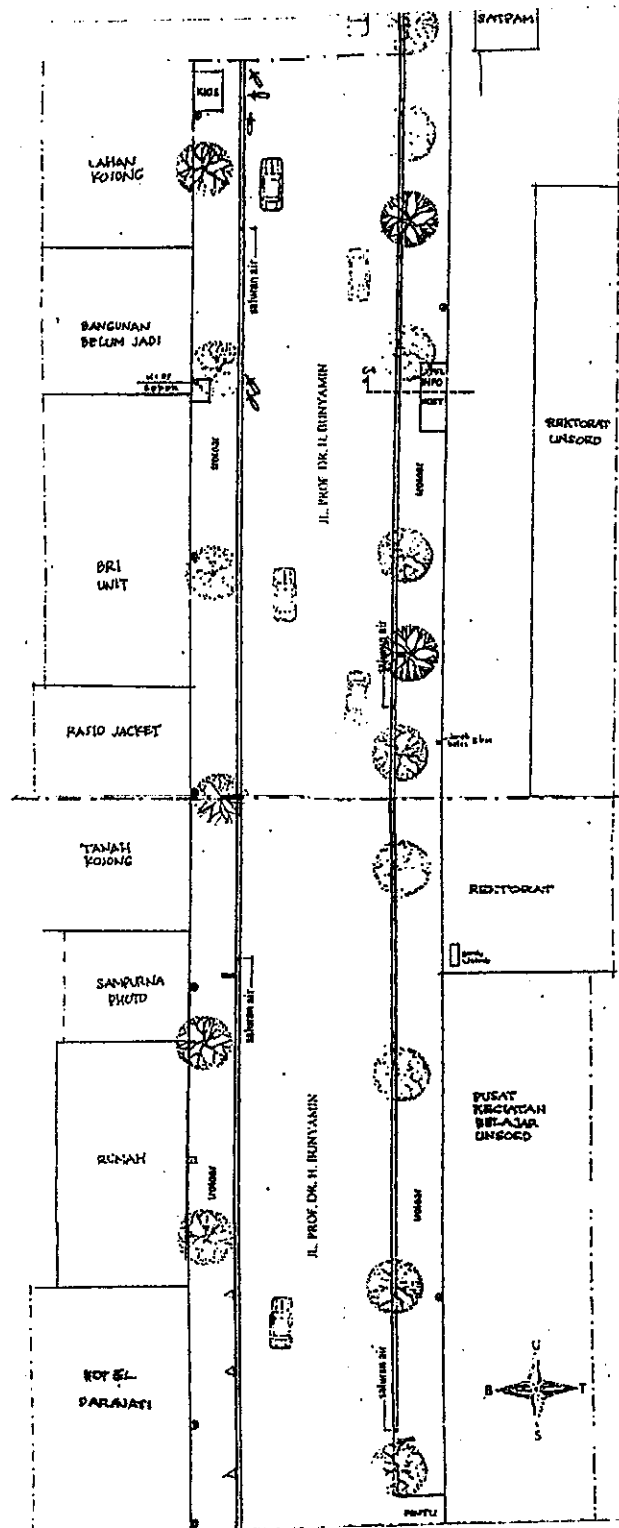
50 M KE : 7 DAN 8



Gambar 4.13 : Ruas C 7/8 (Siang Hari)

RUAS : C

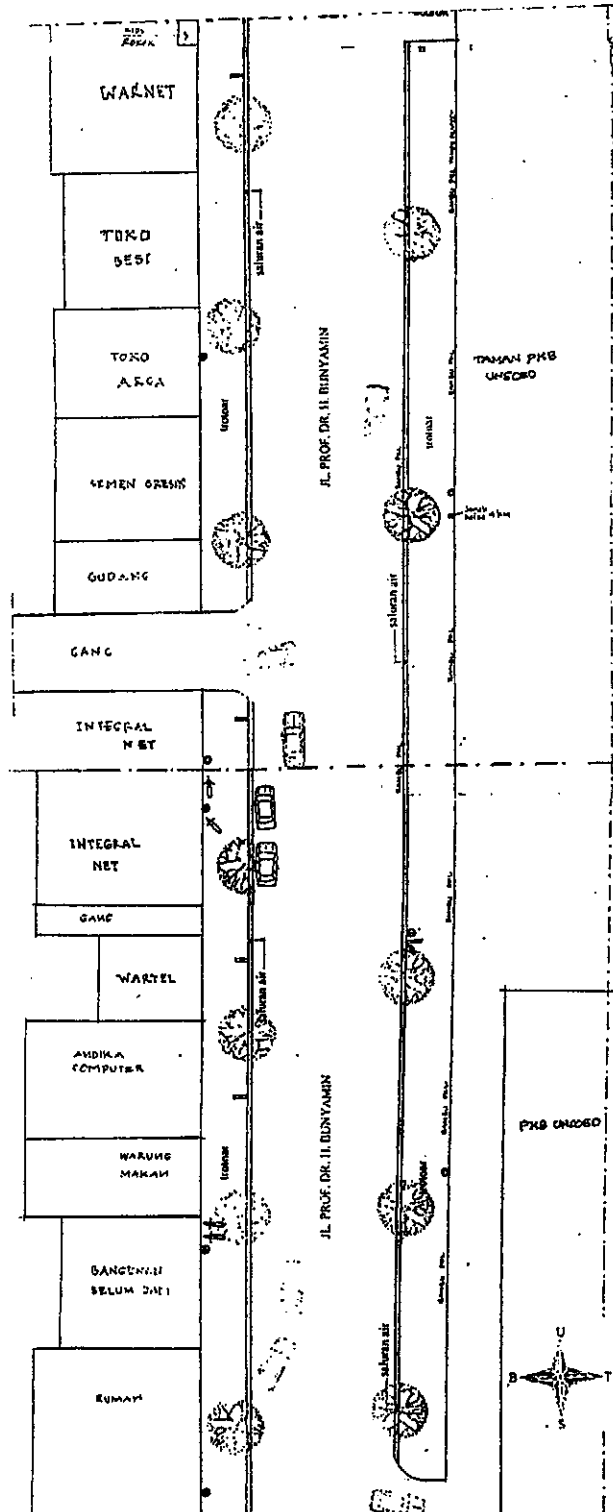
50 MKE : 9 DAN 10



Gambar 4.14 : Ruas C 9/10 (Siang Hari)

RUAS : C

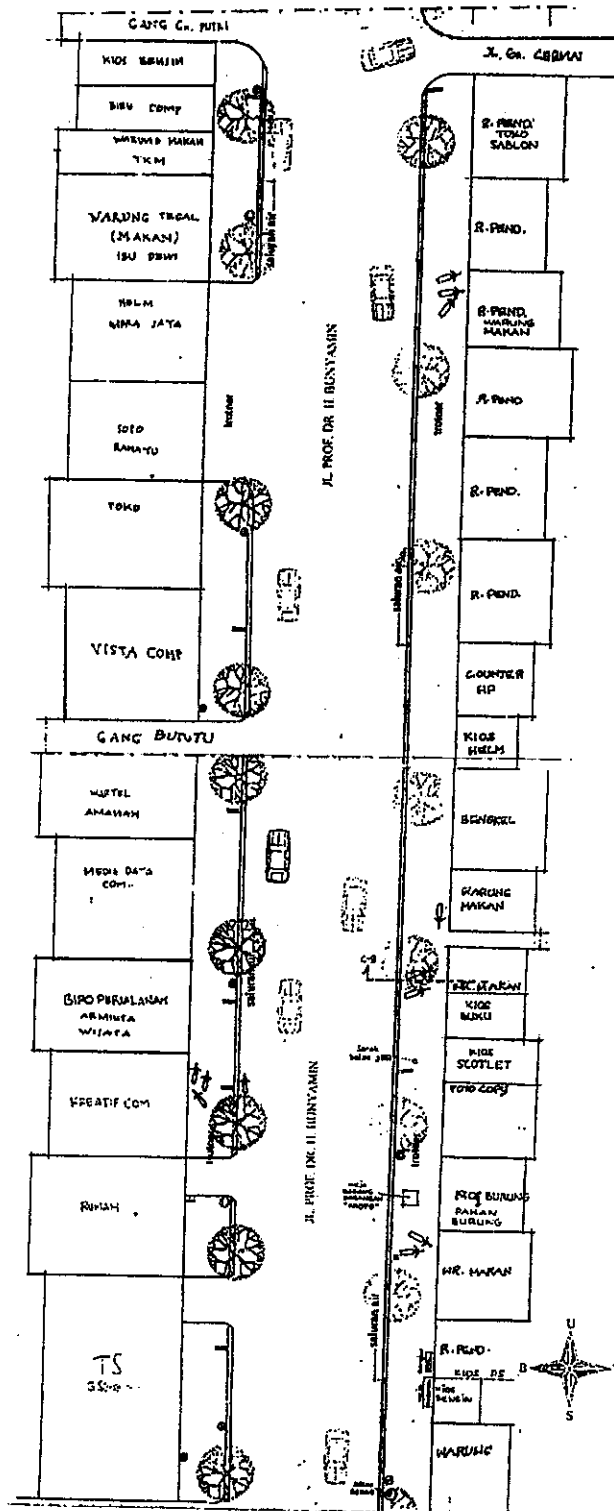
50 MKE : 11 DAN 12



Gambar 4.15 : Ruas C 11/12 (Siang Hari)

RUAS : C

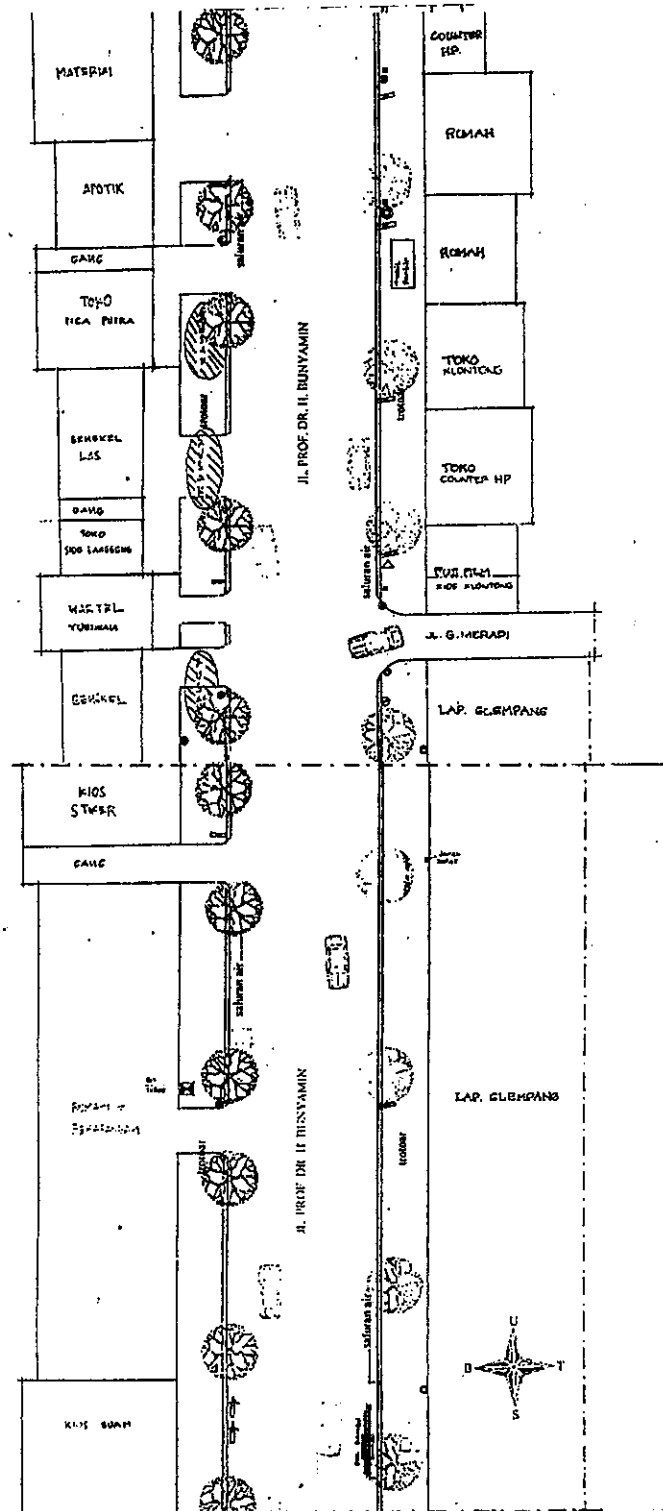
50 MKE : 15 DAN 16



Gambar 4.17 : Ruas C 15/16 (Siang Hari)

RUAS : C

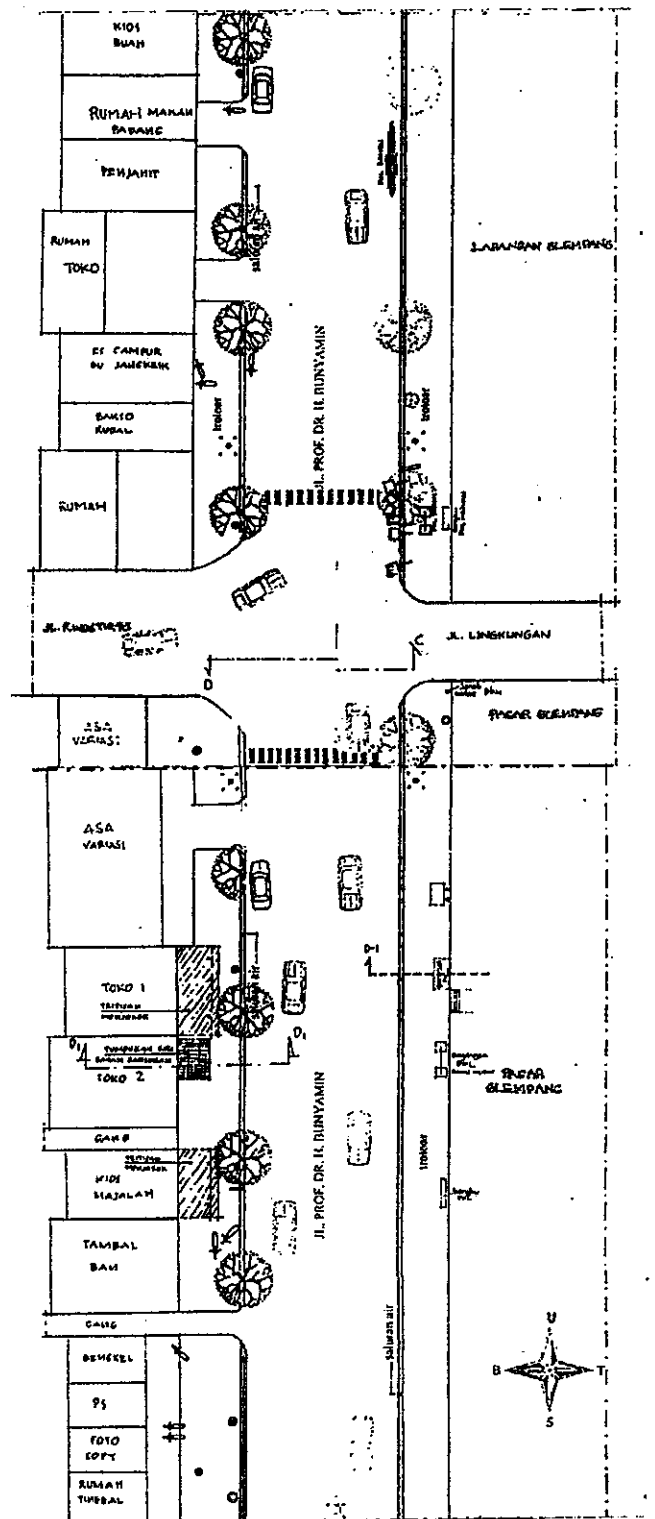
50 MKE : 19 DAN 20



Gambar 4.19 : Ruas C 19/20 (Siang Hari)

RUAS : C/D

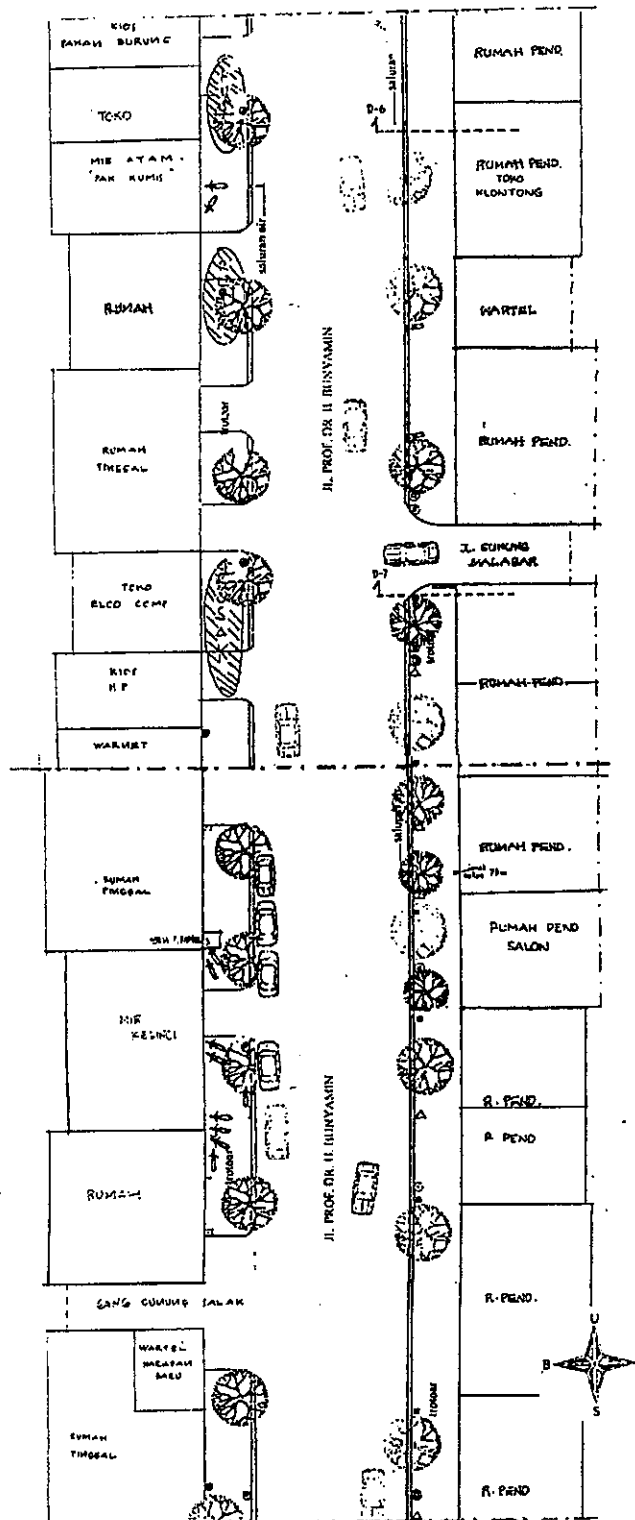
50 M KE : 21 DAN 22



Gambar 4.20 : Ruas C/D 21/22 (Siang Hari)

RUAS : D

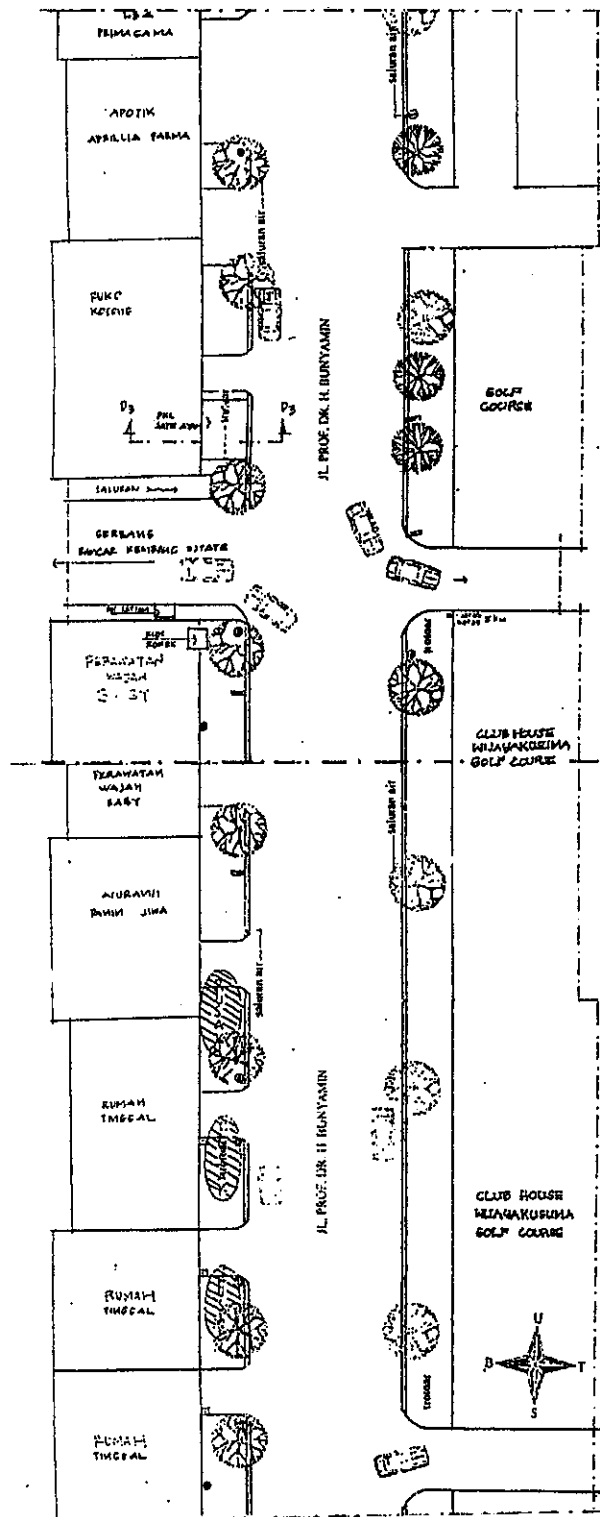
50 M KE : 25 DAN 26



Gambar 4.22 : Ruas D 25/26 (Siang Hari)

RUAS : D

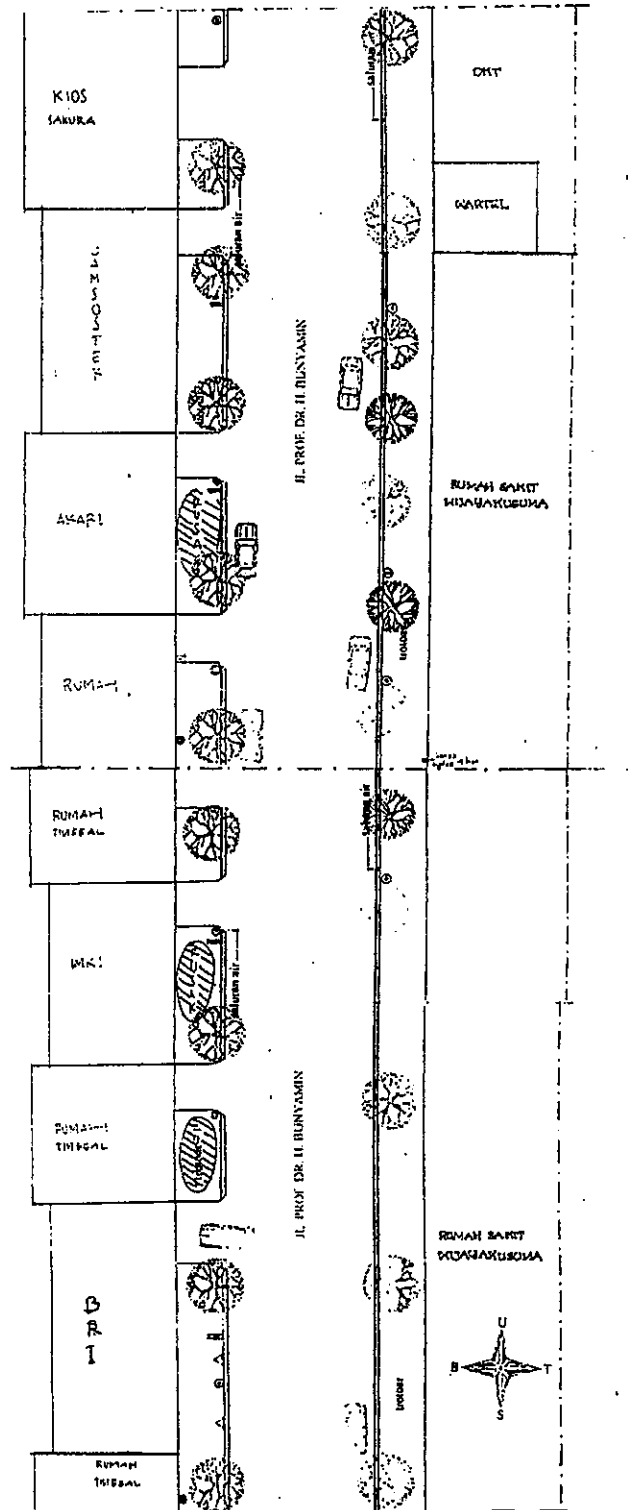
50 M KE : 29 DAN 30



Gambar 4.24 : Ruas D 29/30 (Siang Hari)

RUAS : D

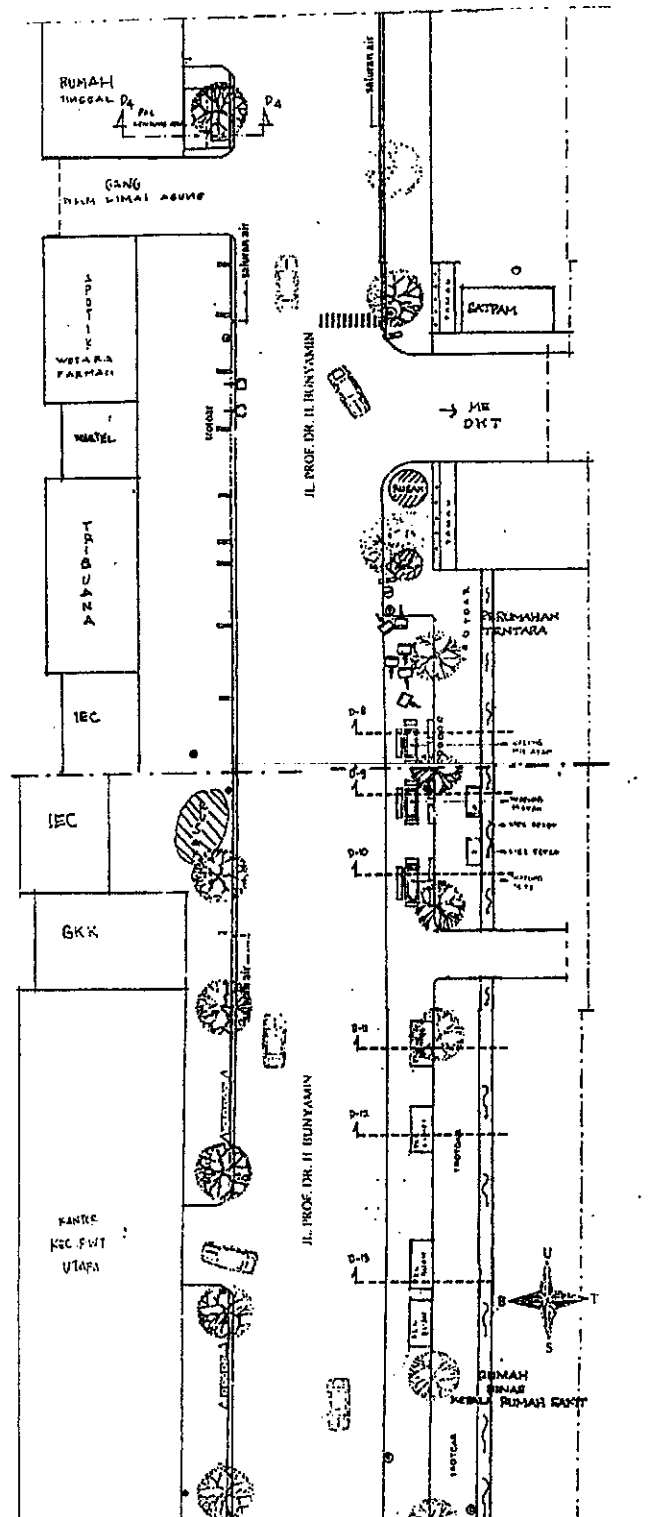
50 MKE : 31 DAN 32



Gambar 4.25 : Ruas D 31/32 (Siang Hari)

RUAS : D

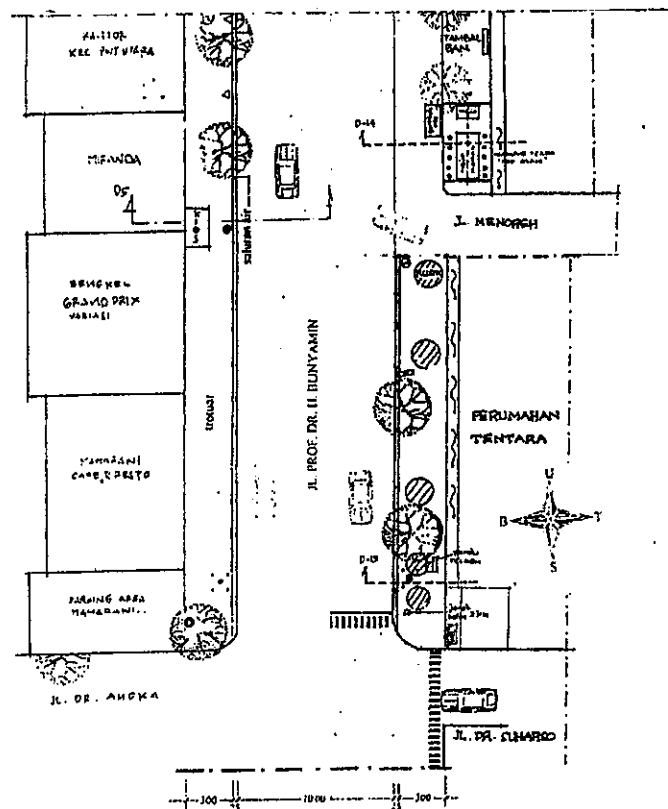
50 M KE : 33 DAN 34



Gambar 4.26 : Ruas D 33/34 (Siang Hari)

RUAS : D

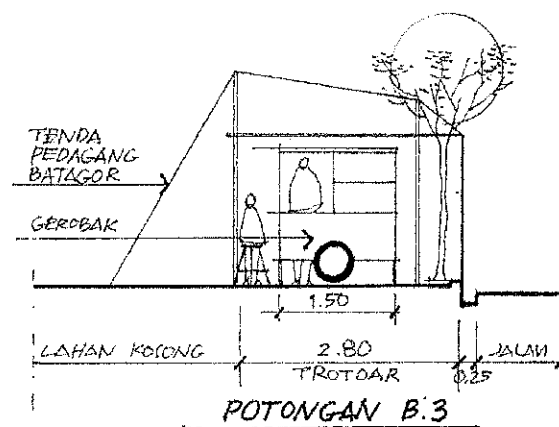
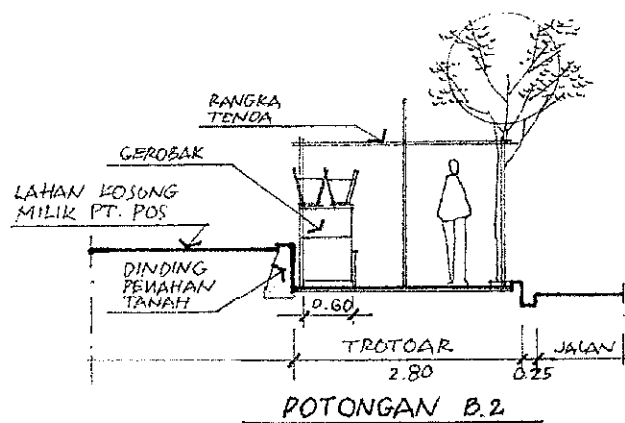
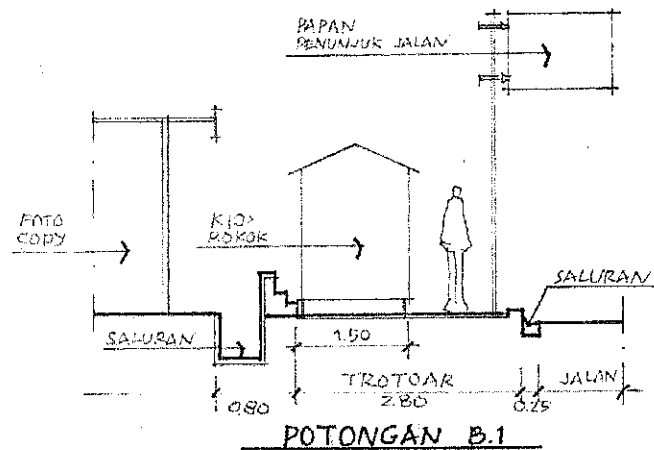
50 M KE : 35



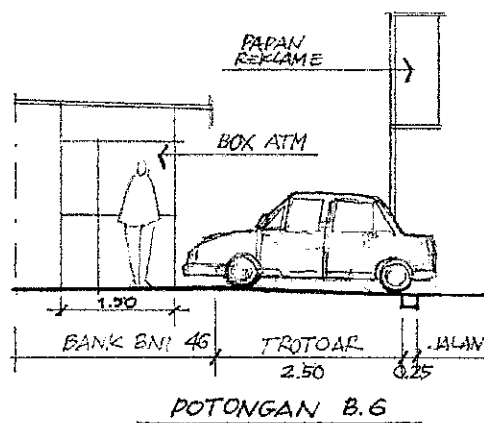
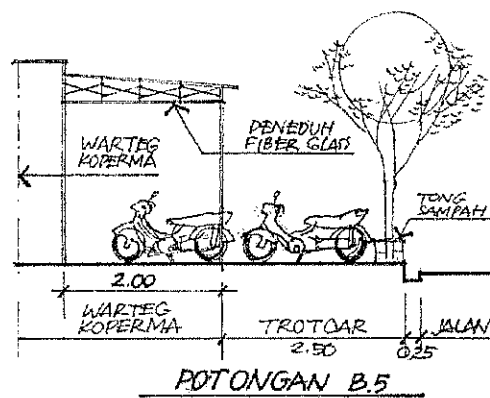
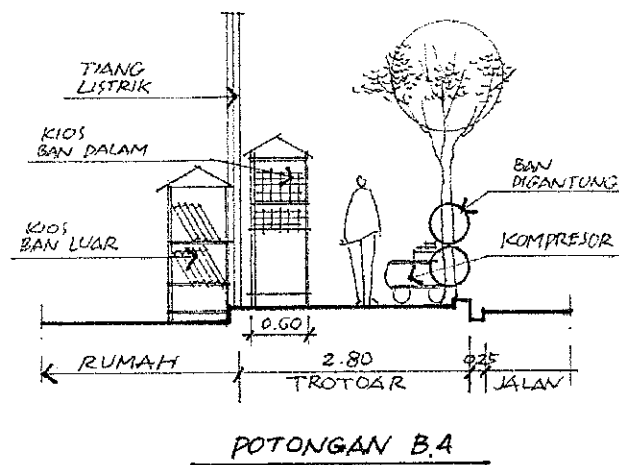
Gambar 4.27 : Ruas D 35 (Siang Hari)

2) Gambar Potongan (Skala 1 : 100)

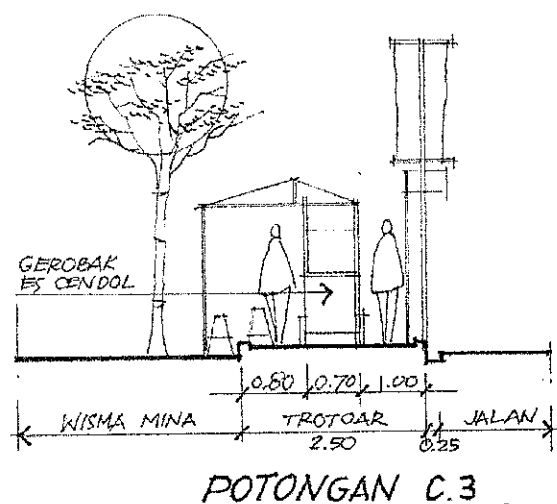
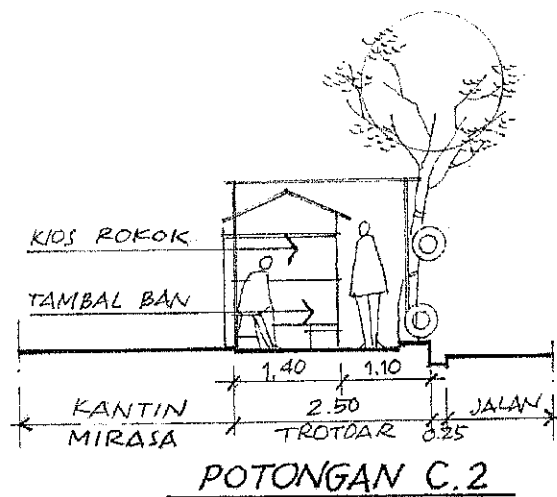
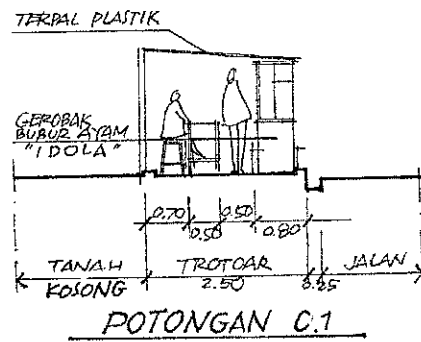
a) Jalur Pedestrian sebelah Barat pada Siang Hari



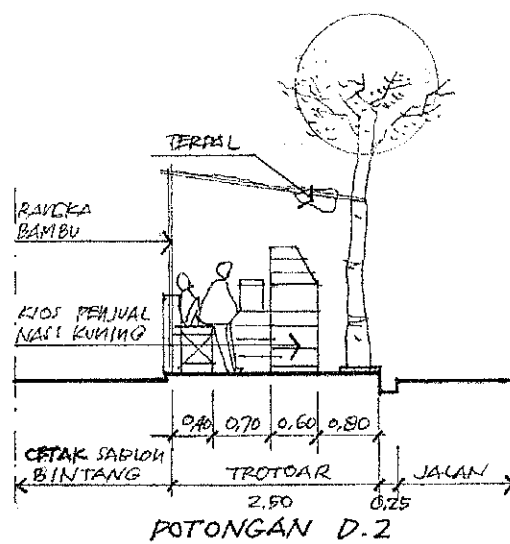
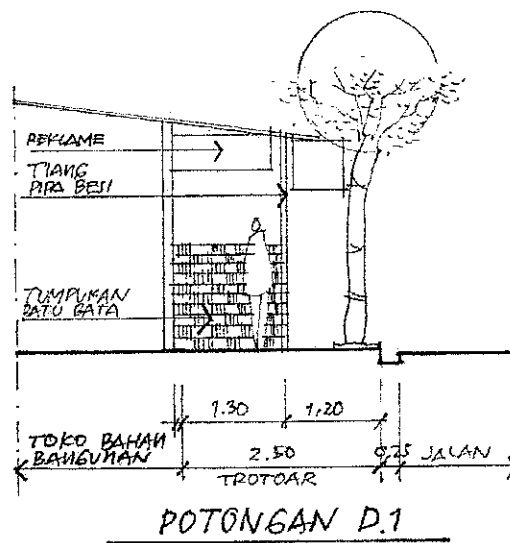
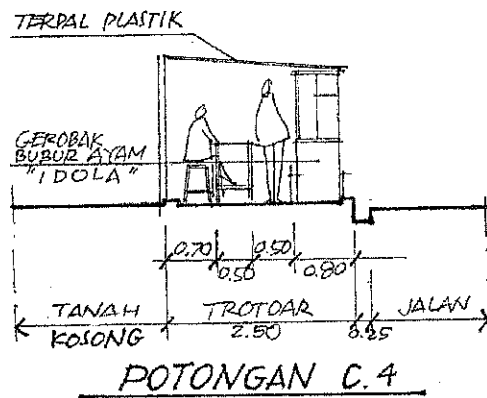
Gambar 4.28 : Potongan B.1 s/d B.3 (Barat/Siang Hari)



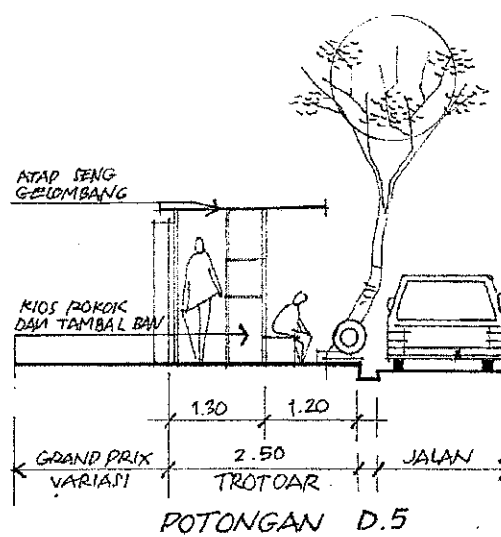
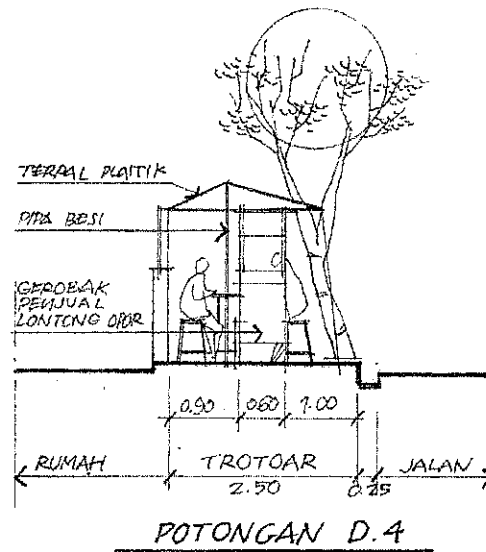
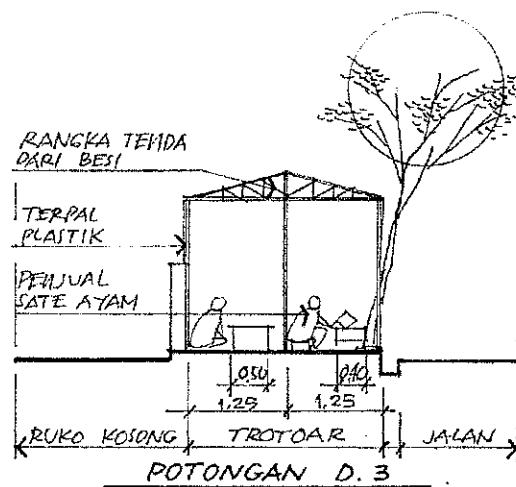
Gambar 4.29 : Potongan B.4 s/d B.6 (Barat/Siang Hari)



Gambar 4.30 : Potongan C.1 s/d C.3 (Barat/Siang Hari)

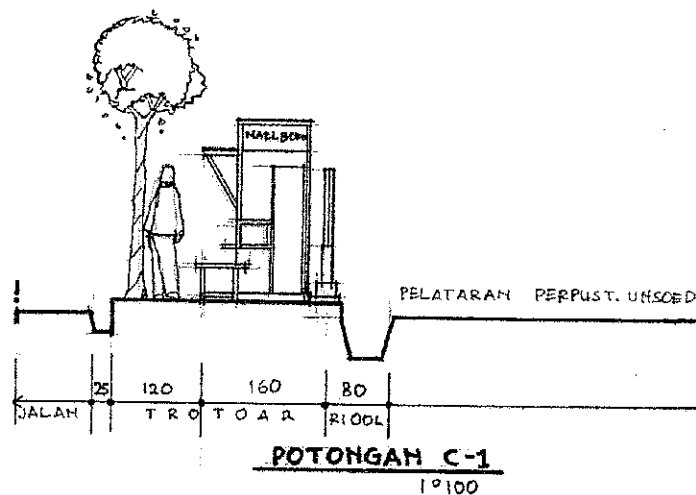
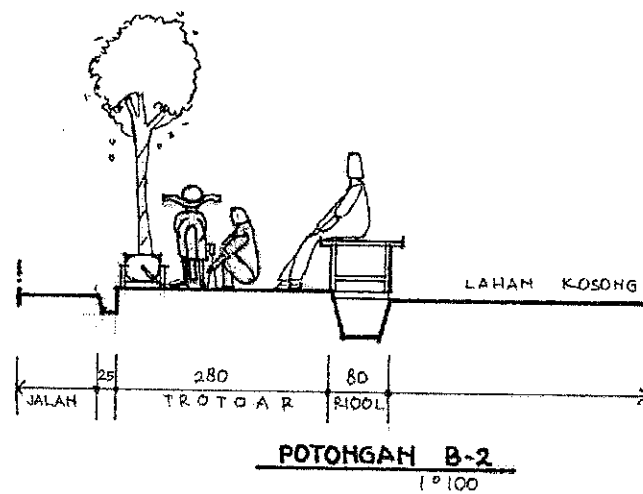
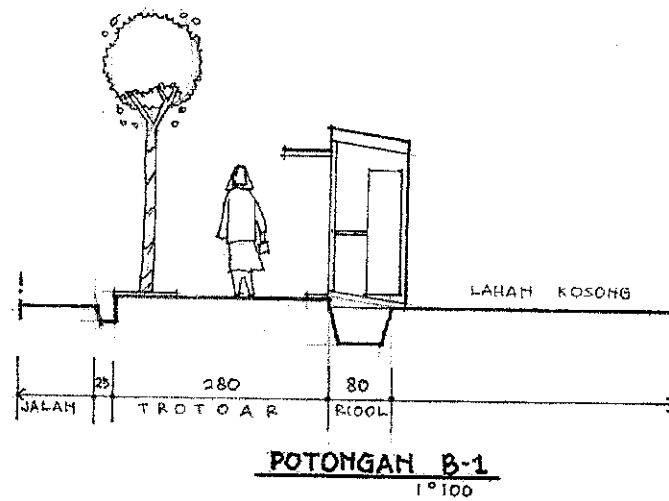


Gambar 4.31 : Potongan C.4 dan D.1 s/d D.2 (Barat/Siang Hari)

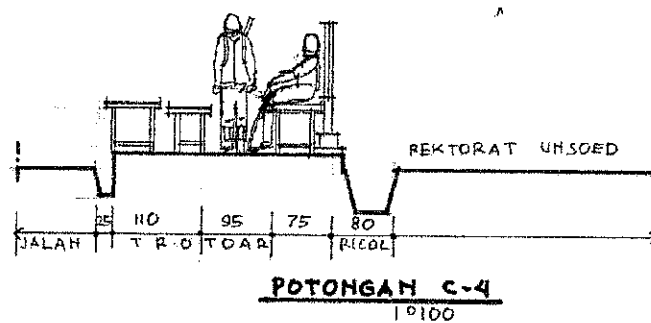
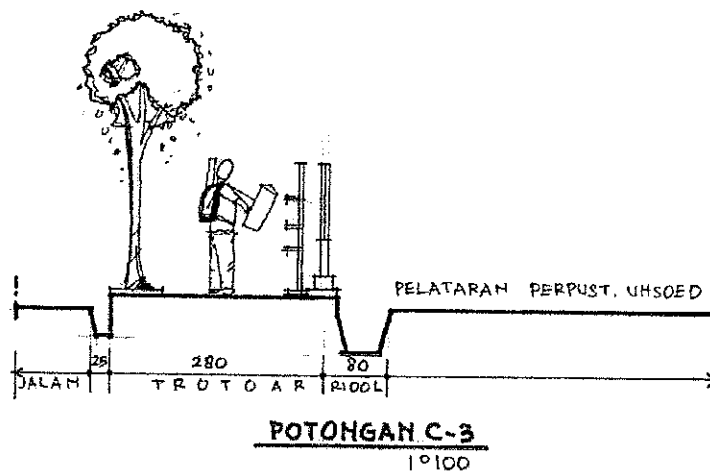
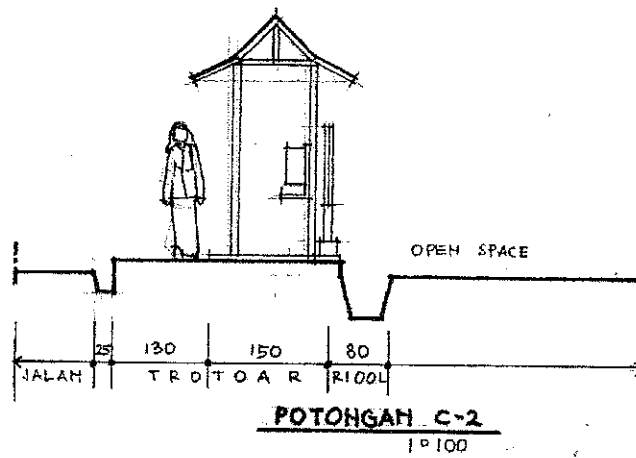


Gambar 4.32 : Potongan D.3 s/d D.5 (Barat/Siang Hari)

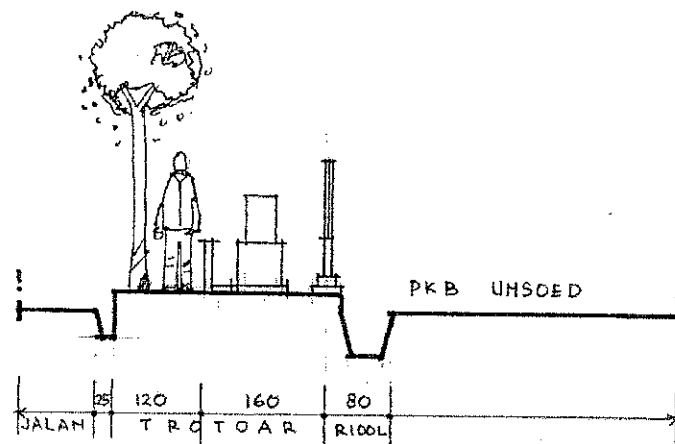
b) Jalur Pedestrian sebelah Timur pada Siang Hari



Gambar 4.33 : Potongan B.1 s/d B.2 dan C.1 (Timur/Siang Hari)

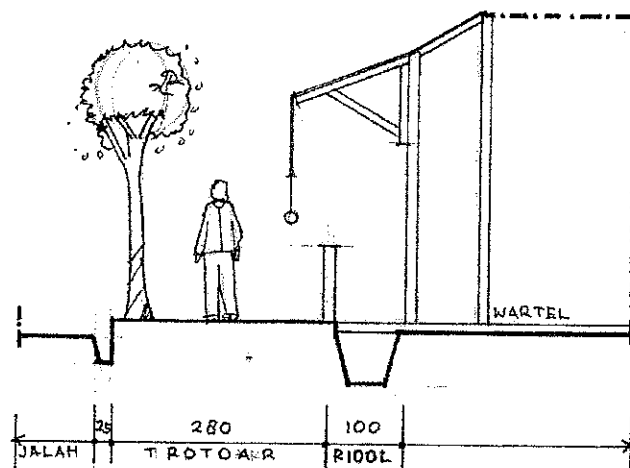


Gambar 4.34 : Potongan C.2 s/d C.4 (Timur/Siang Hari)



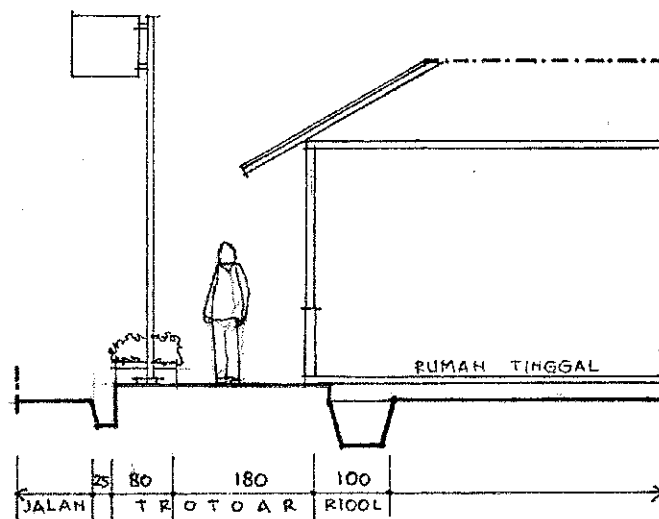
POTONGAN C-5

10/100



POTONGAN C-6

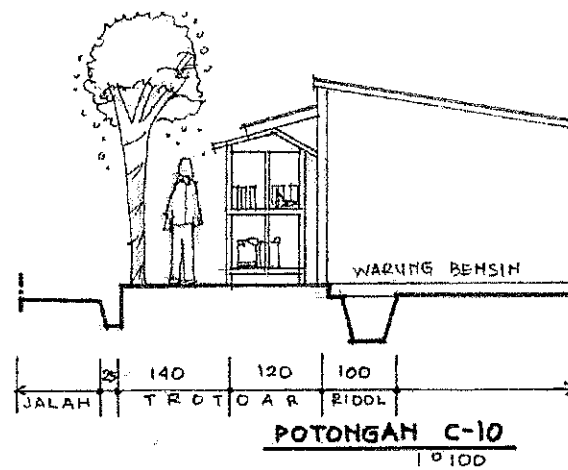
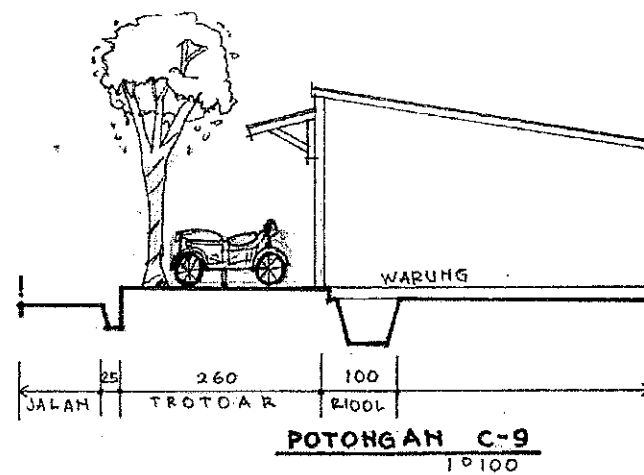
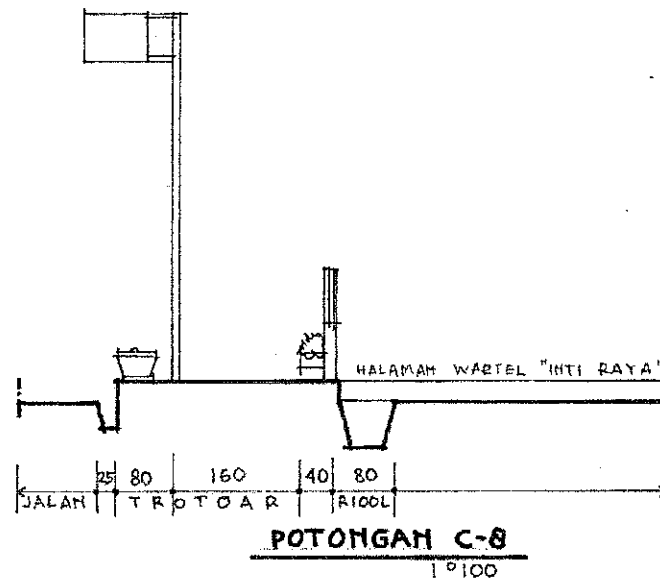
10/100



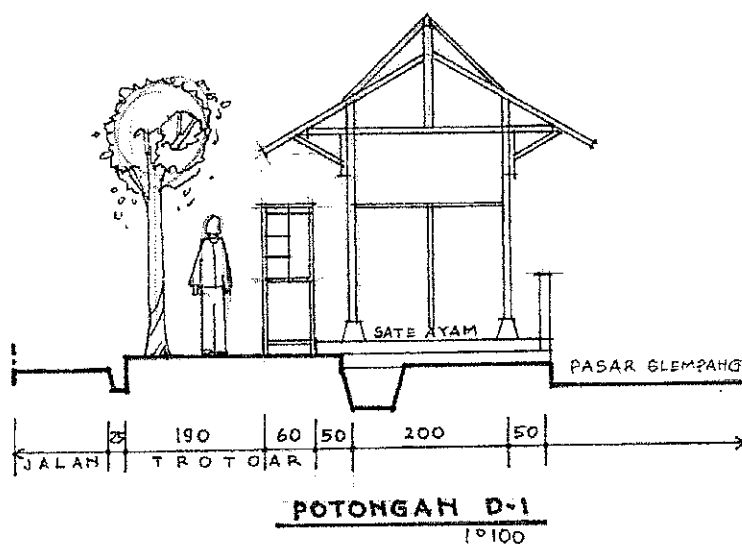
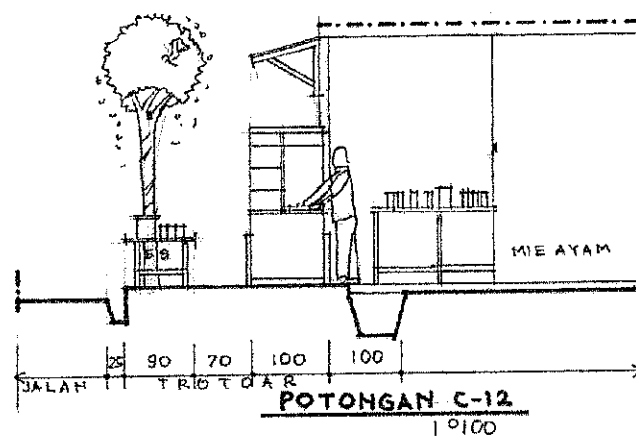
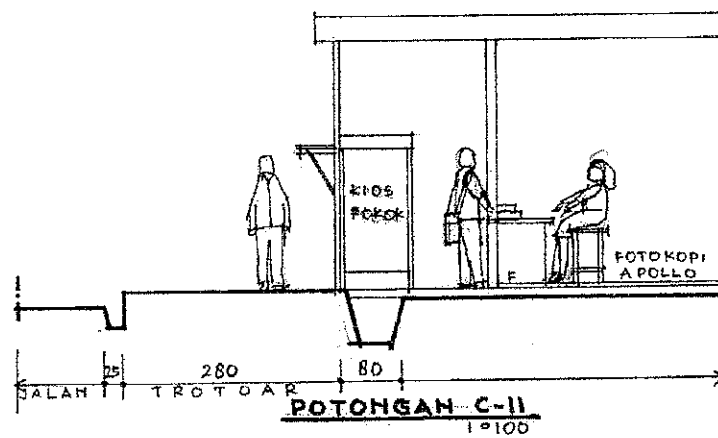
POTONGAN C-7

10/100

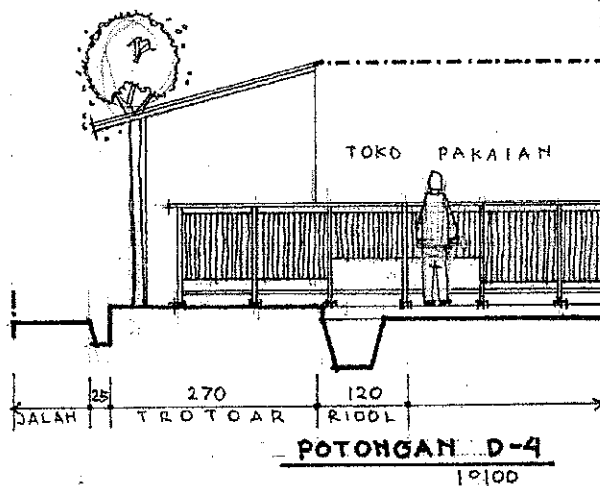
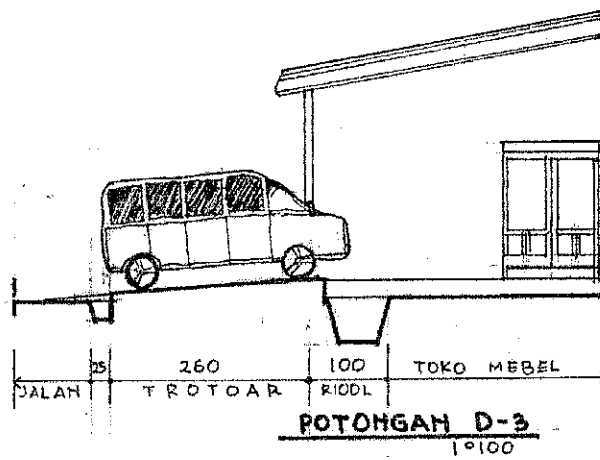
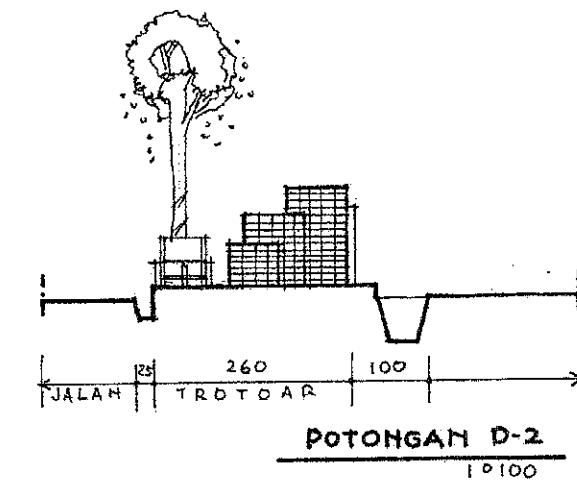
Gambar 4.35 : Potongan C.5 s/d C.7 (Timur/Siang Hari)



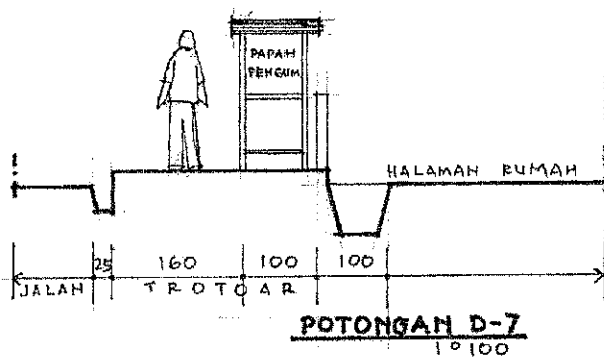
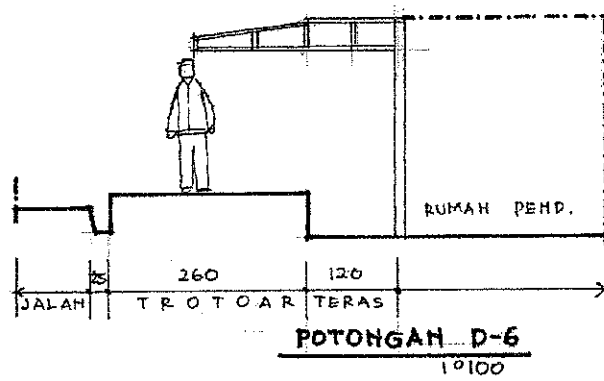
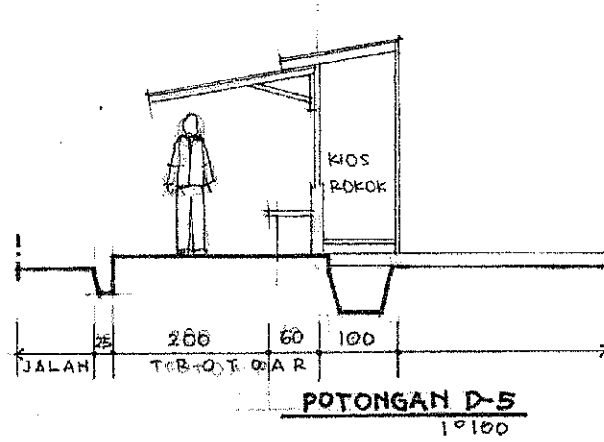
Gambar 4.36 : Potongan C.8 s/d C.10 (Timur/Siang Hari)



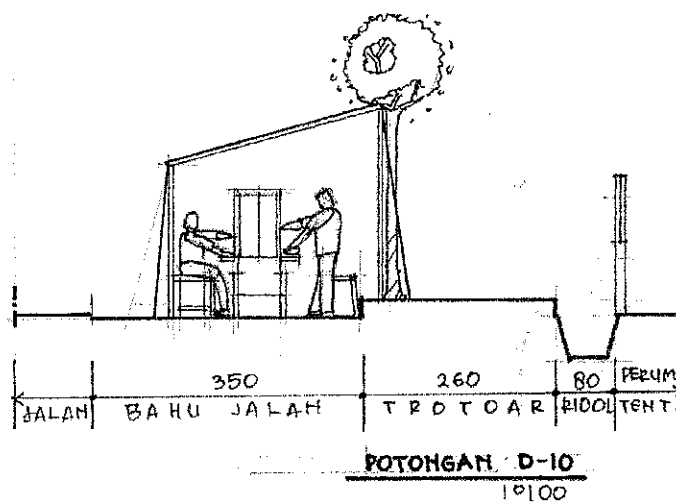
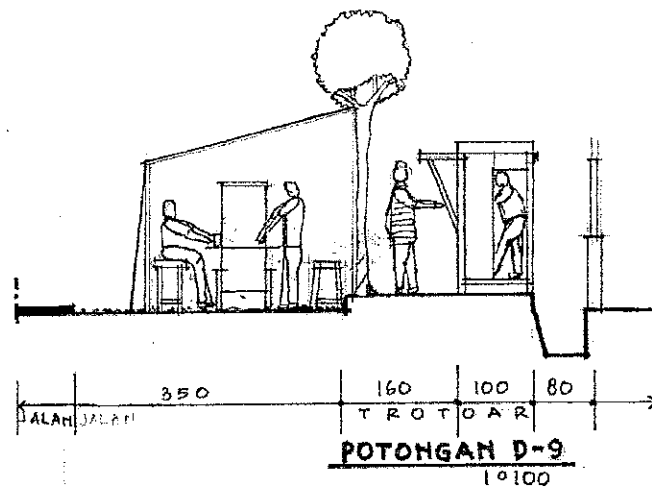
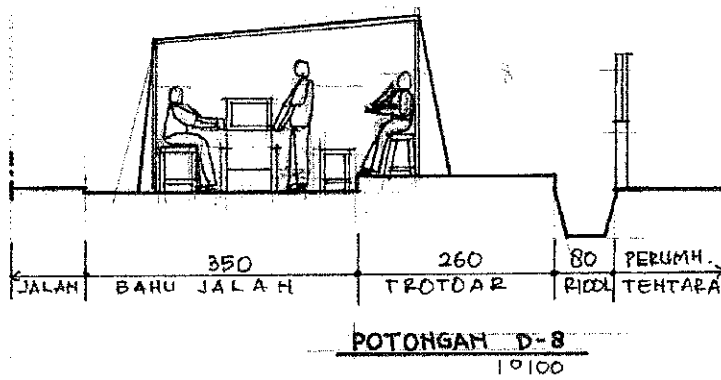
Gambar 4.37 : Potongan C.11 s/d C.12 dan D.1 (Timur/Siang Hari)



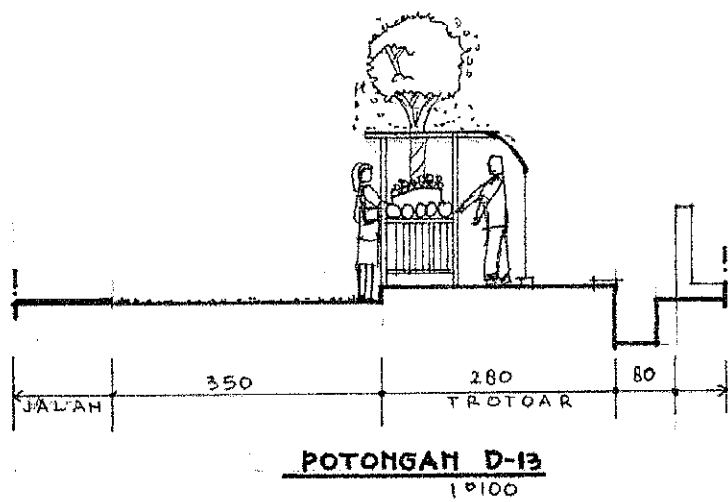
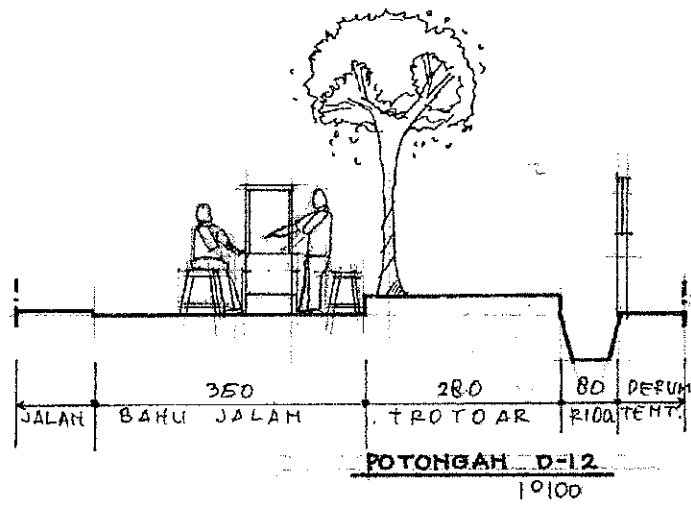
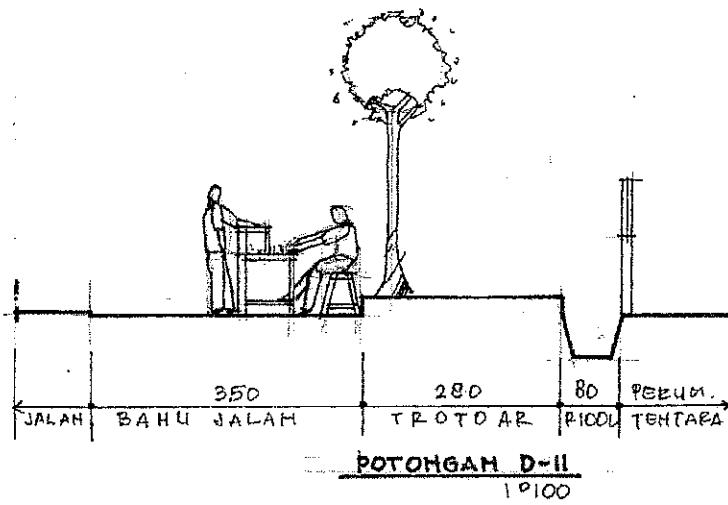
Gambar 4.38 : Potongan D.2 s/d D.4 (Timur/Siang Hari)



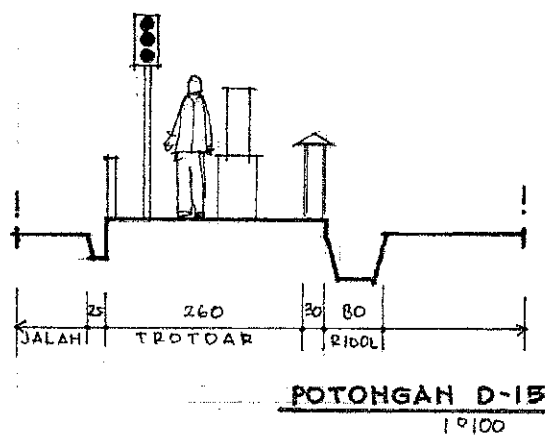
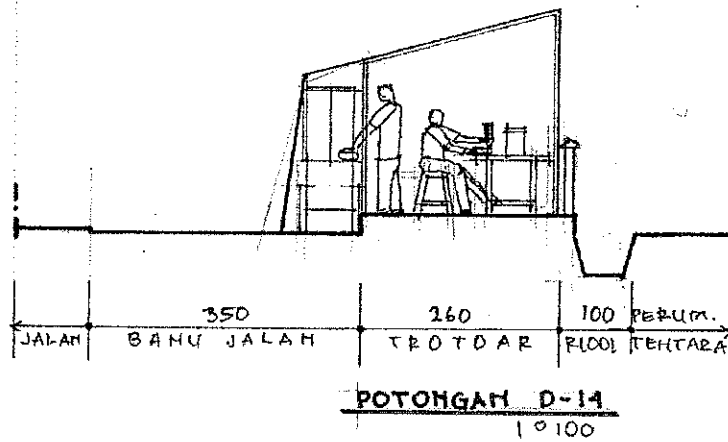
Gambar 4.39 : Potongan D.5 s/d D.7 (Timur/Siang Hari)



Gambar 4.40 : Potongan D.8 s/d D.10 (Timur/Siang Hari)



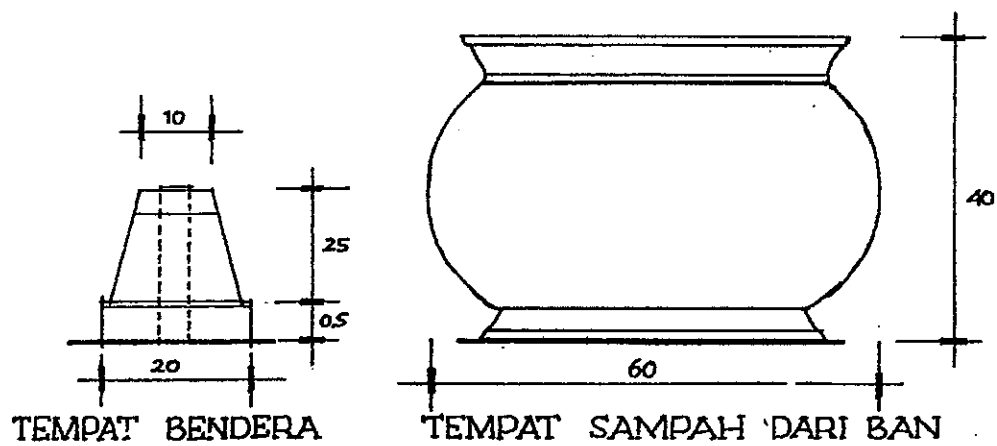
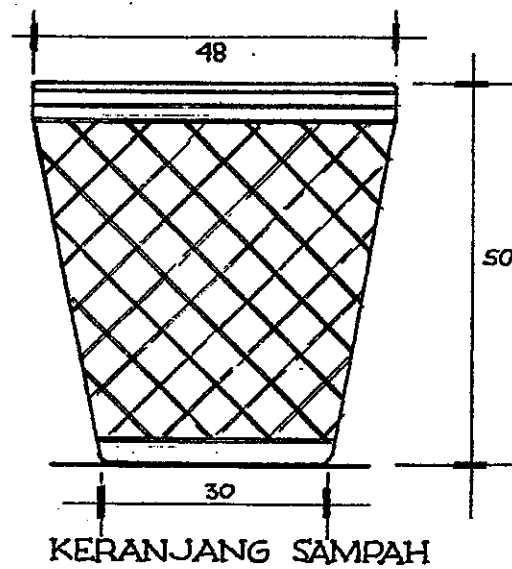
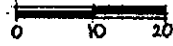
Gambar 4.41 : Potongan D.11 s/d D.13 (Timur/Siang Hari)



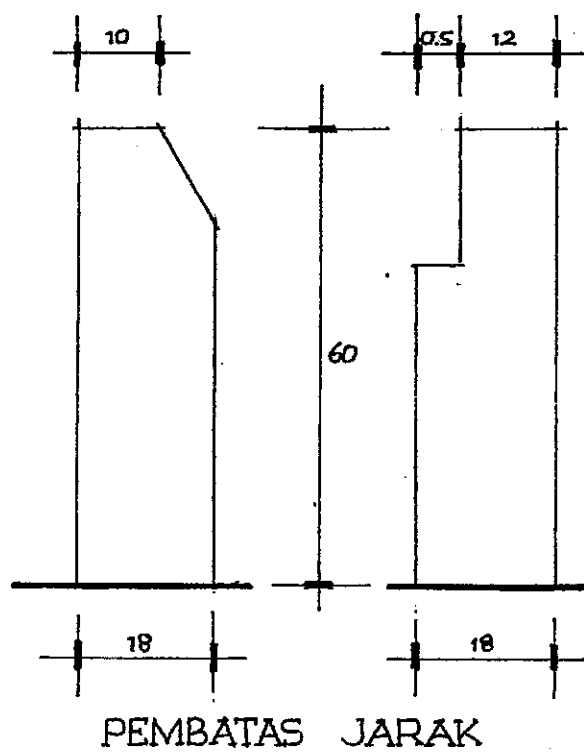
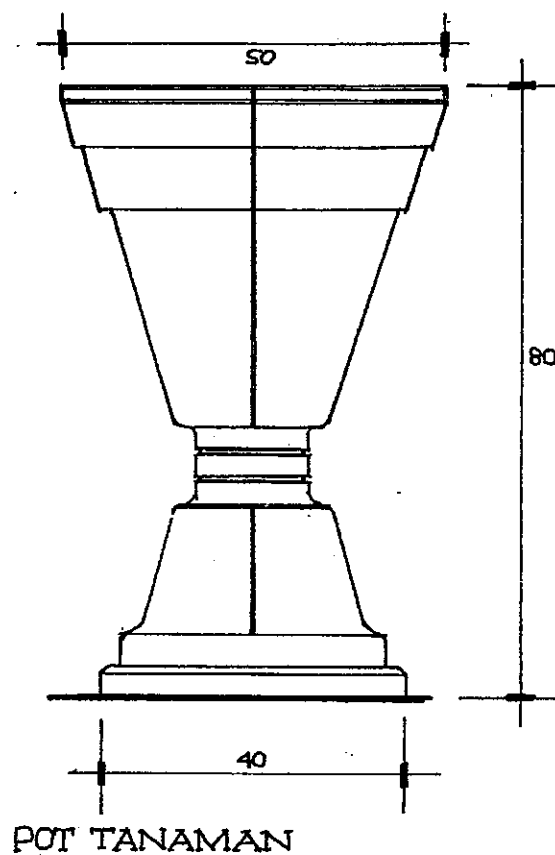
Gambar 4.42 : Potongan D.14 s/d D.15 (Timur/Siang Hari)

3) Street Furniture (Skala 1 : 10)

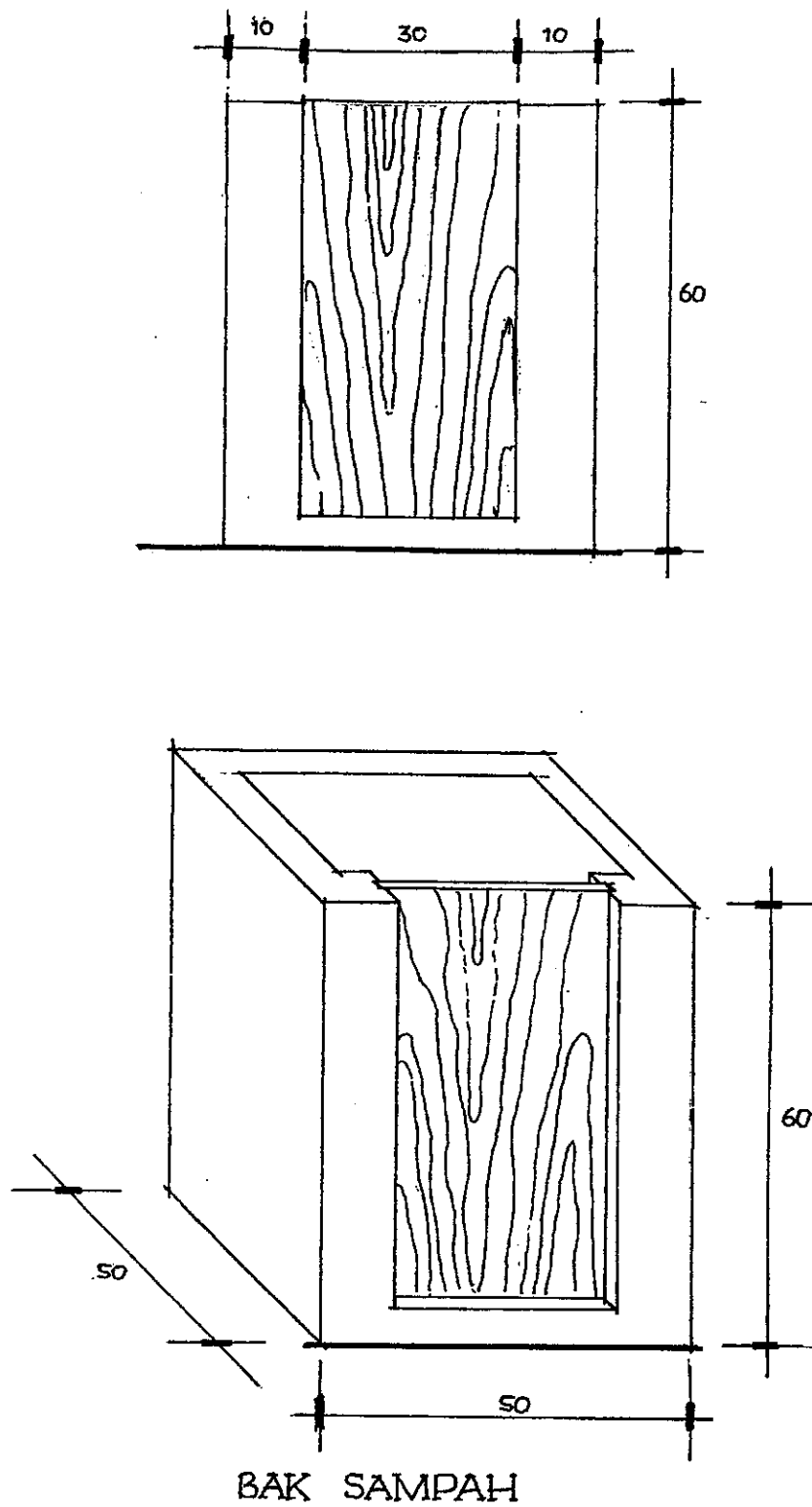
SKALA 1 : 10



Gambar 4.43 : Street Furniture (1)

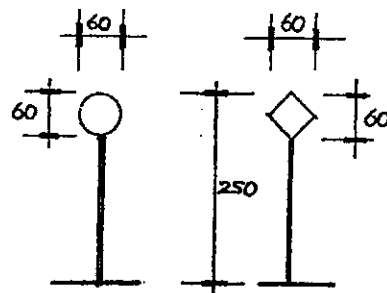
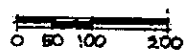
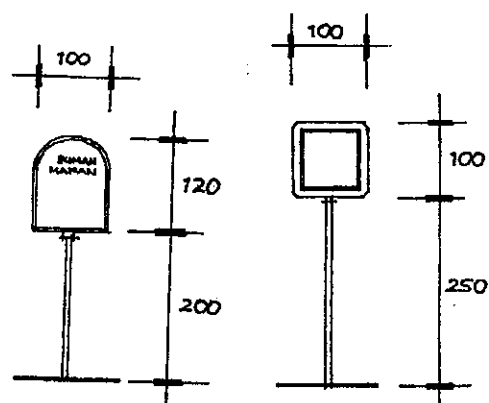
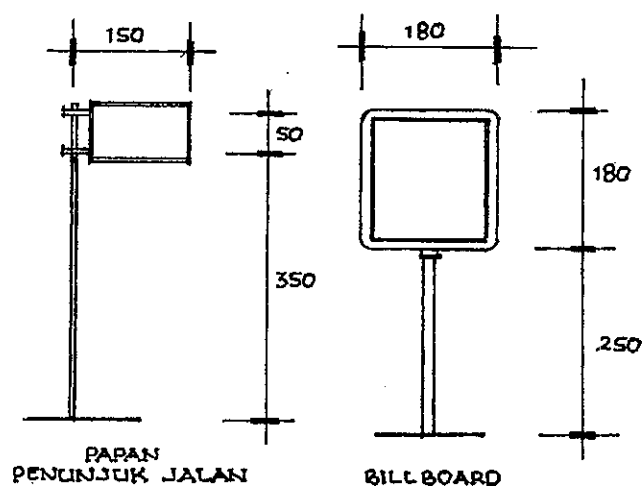


Gambar 4.44 : Street Furniture (2)



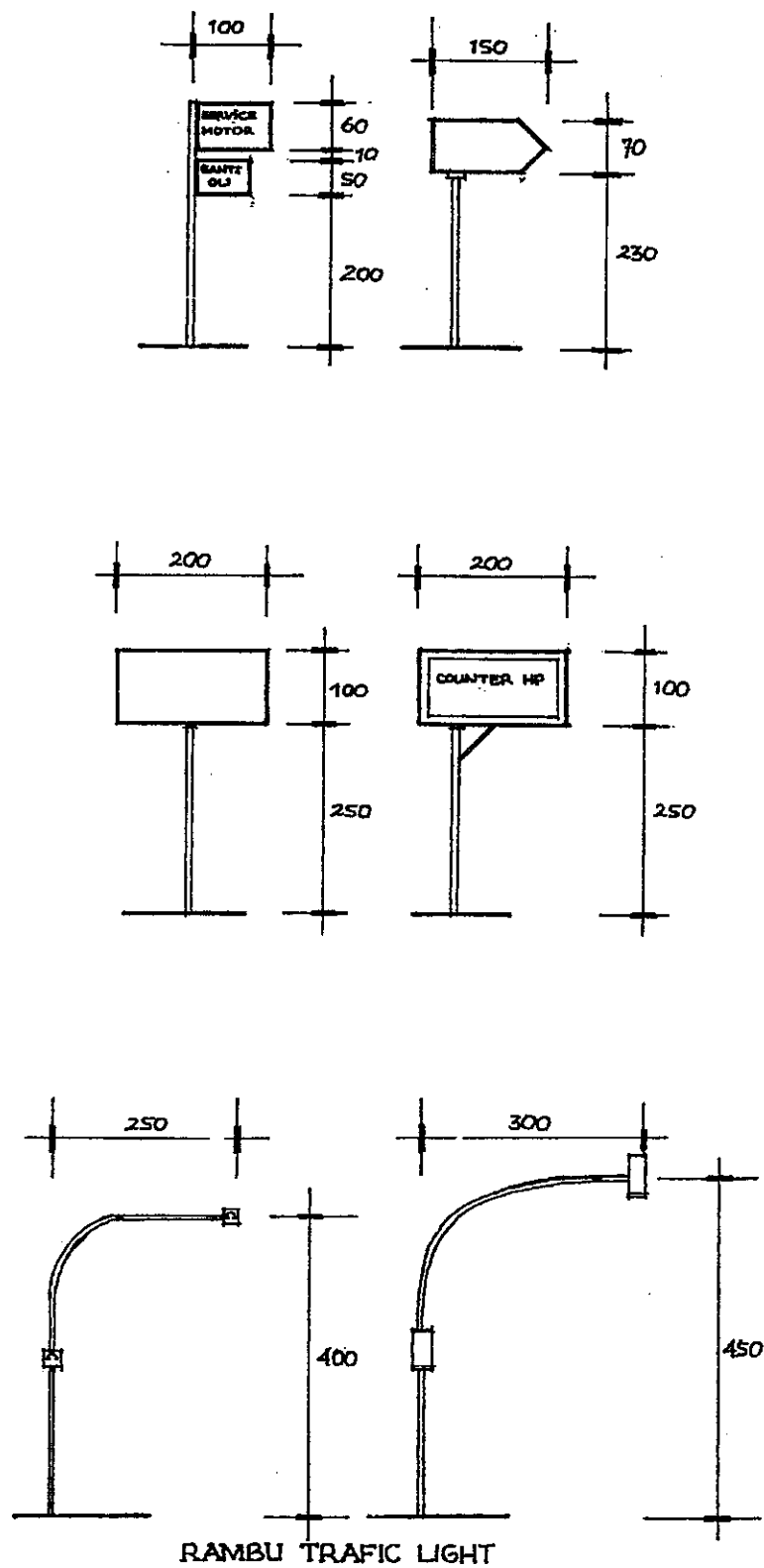
Gambar 4.45 : Street Furniture (3)

SKALA

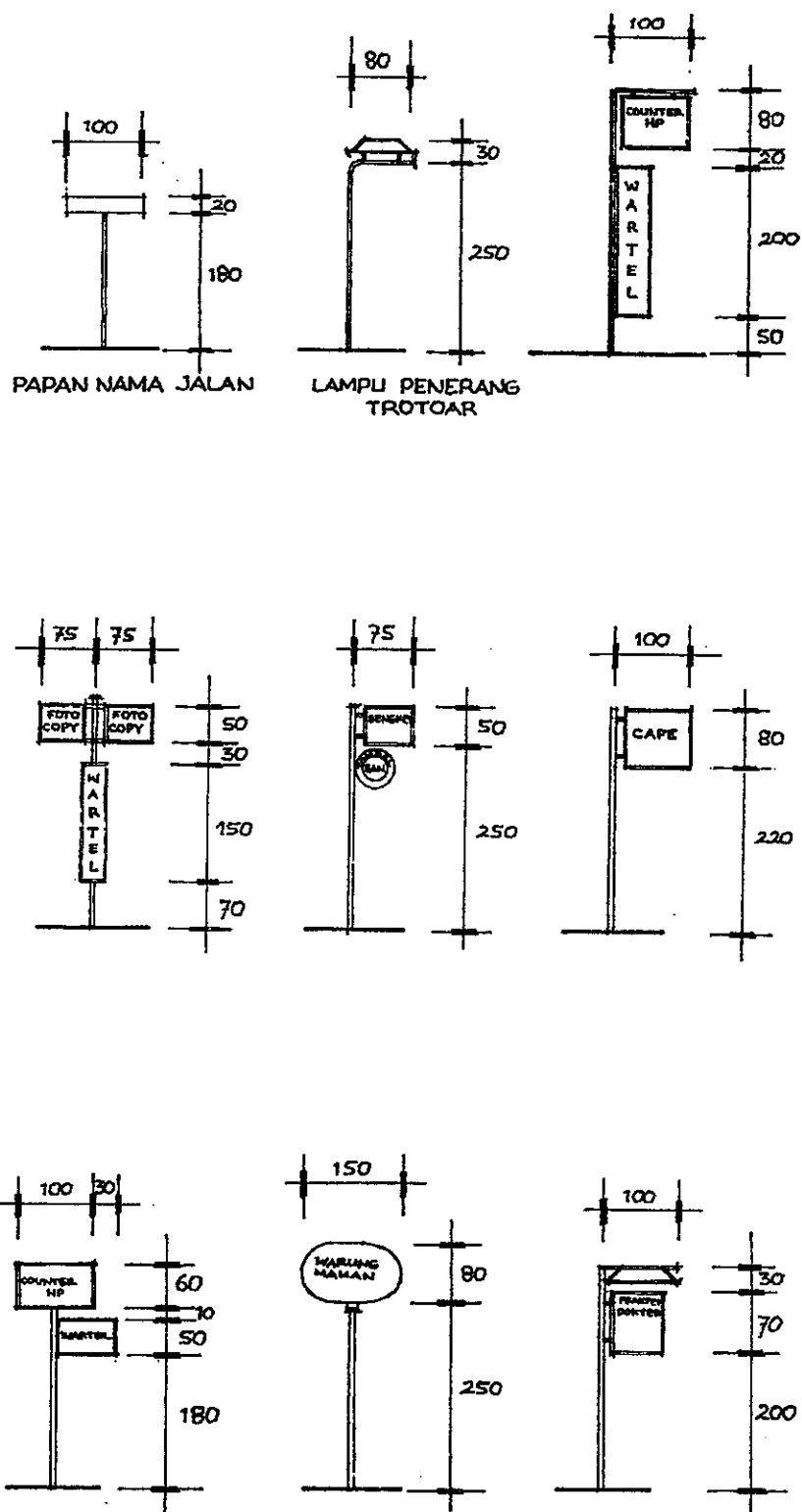
RAMBU-RAMBU
LALU-LINTASPAPAN
BILLBOARDPAPAN
PENUNJUK JALAN

BILLBOARD

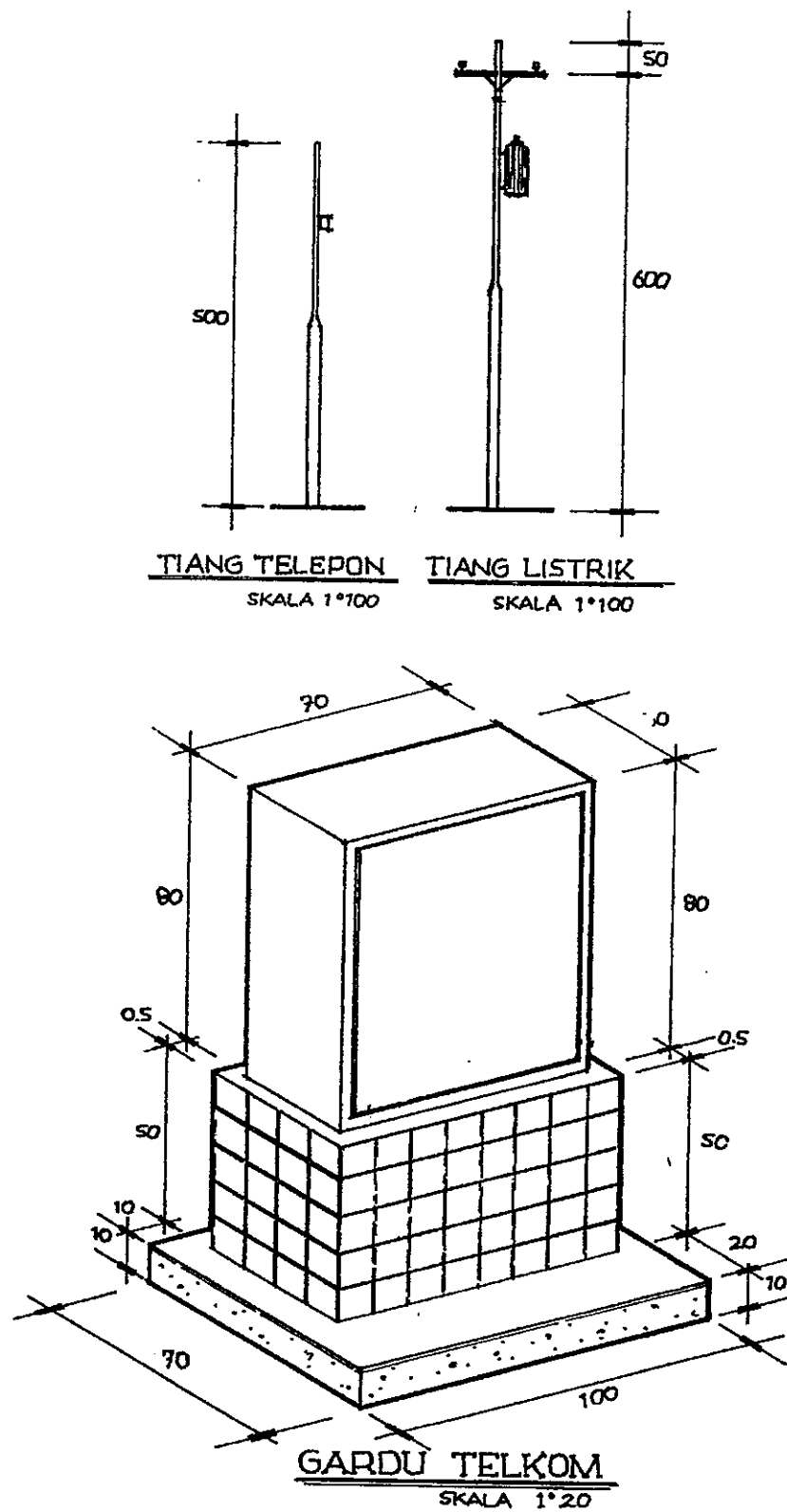
Gambar 4.46 : Street Furniture (4)



Gambar 4.47 : Street Furniture (5)



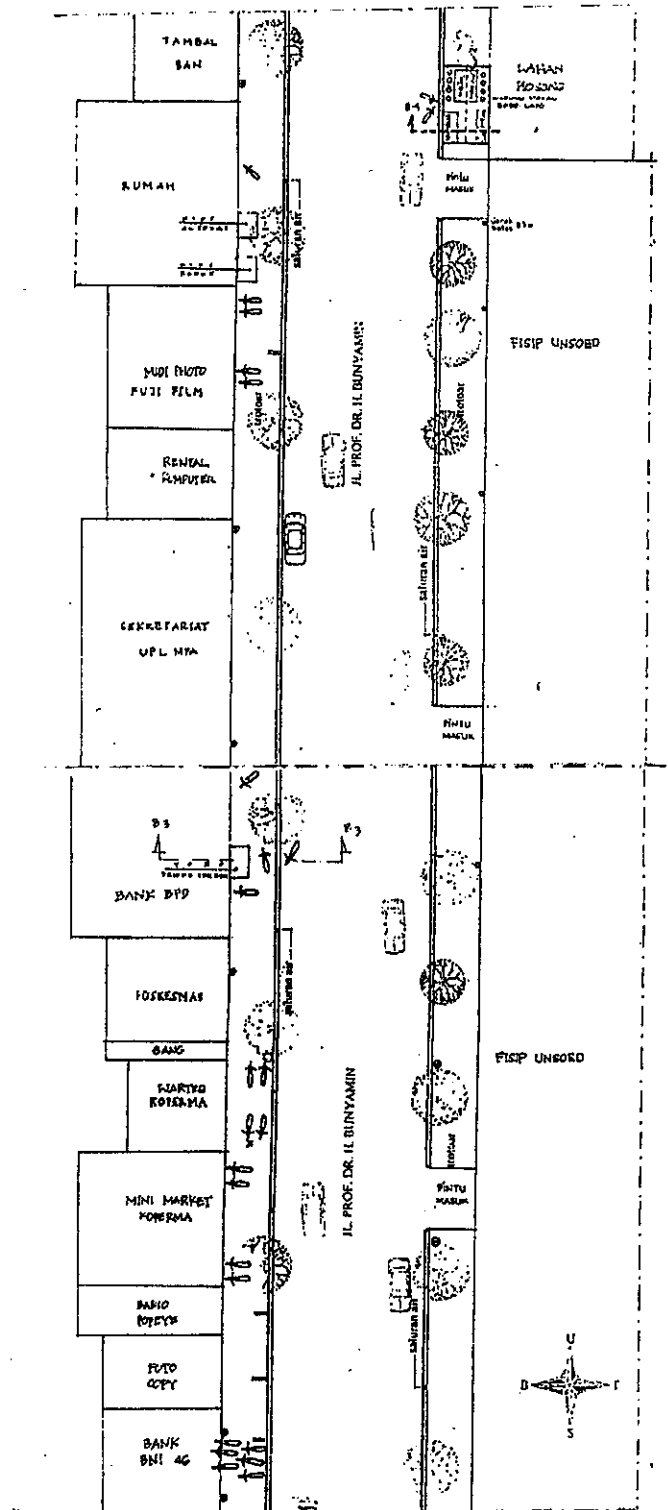
Gambar 4.48 : Street Furniture (6)



Gambar 4.49 : Street Furniture (7)

RUAS : B

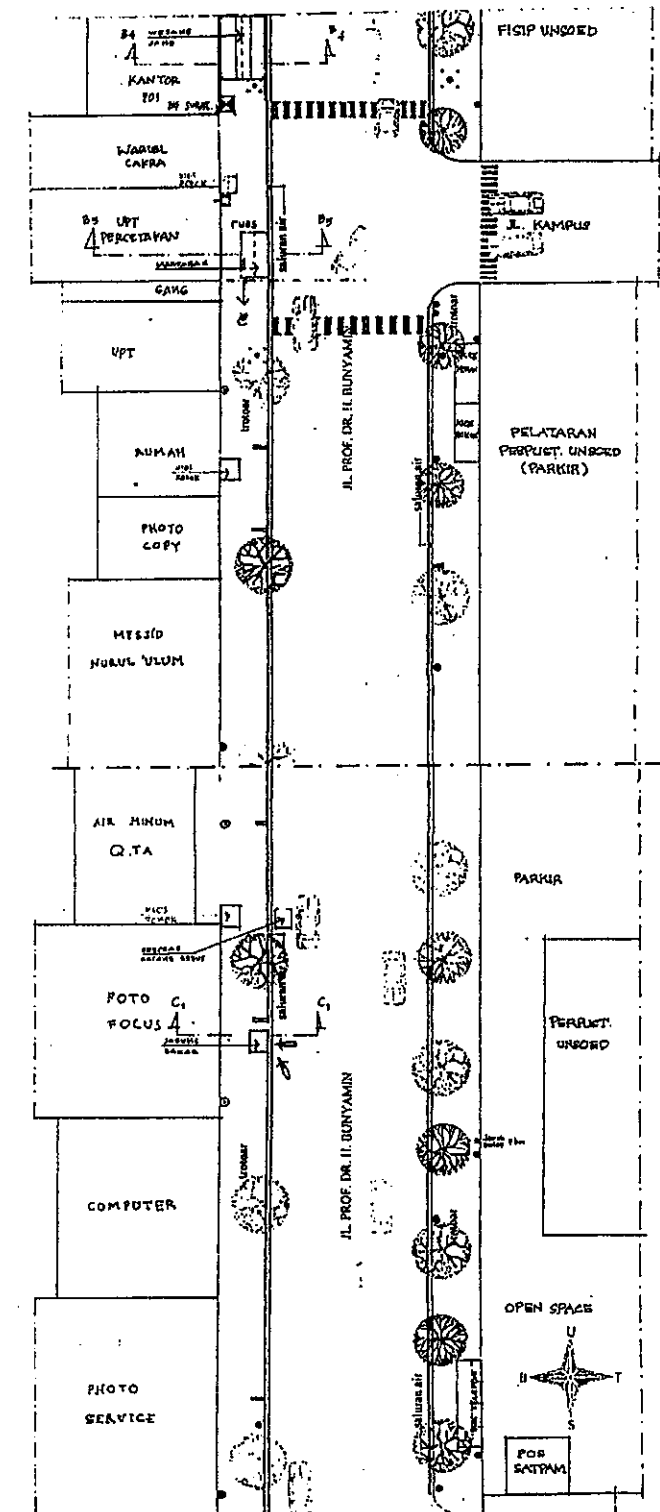
50 M KE : 3 DAN 4



Gambar 4.51 : Ruas B 3/4 (Malam Hari)

RUAS : B/C

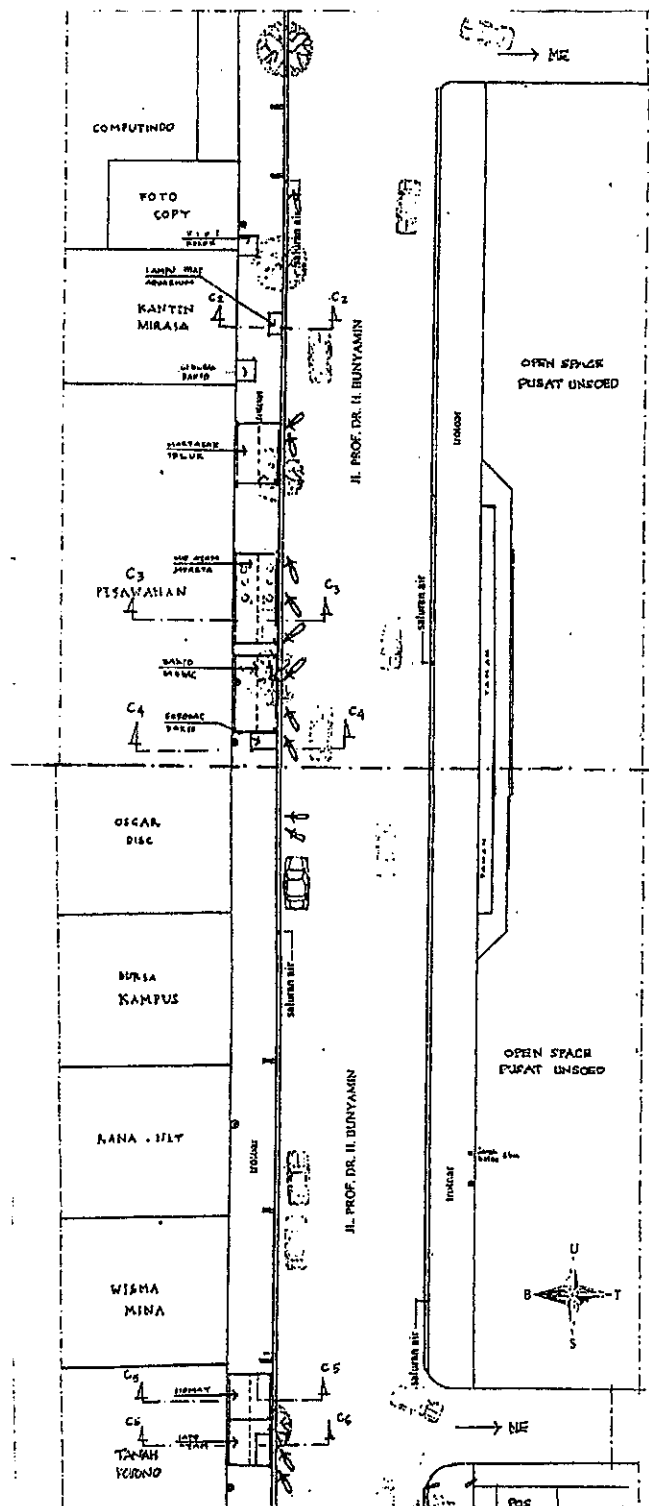
50 M KE : 5 DAN 6



Gambar 4.52 : Ruas B/C 5/6 (Malam Hari)

RUAS : C

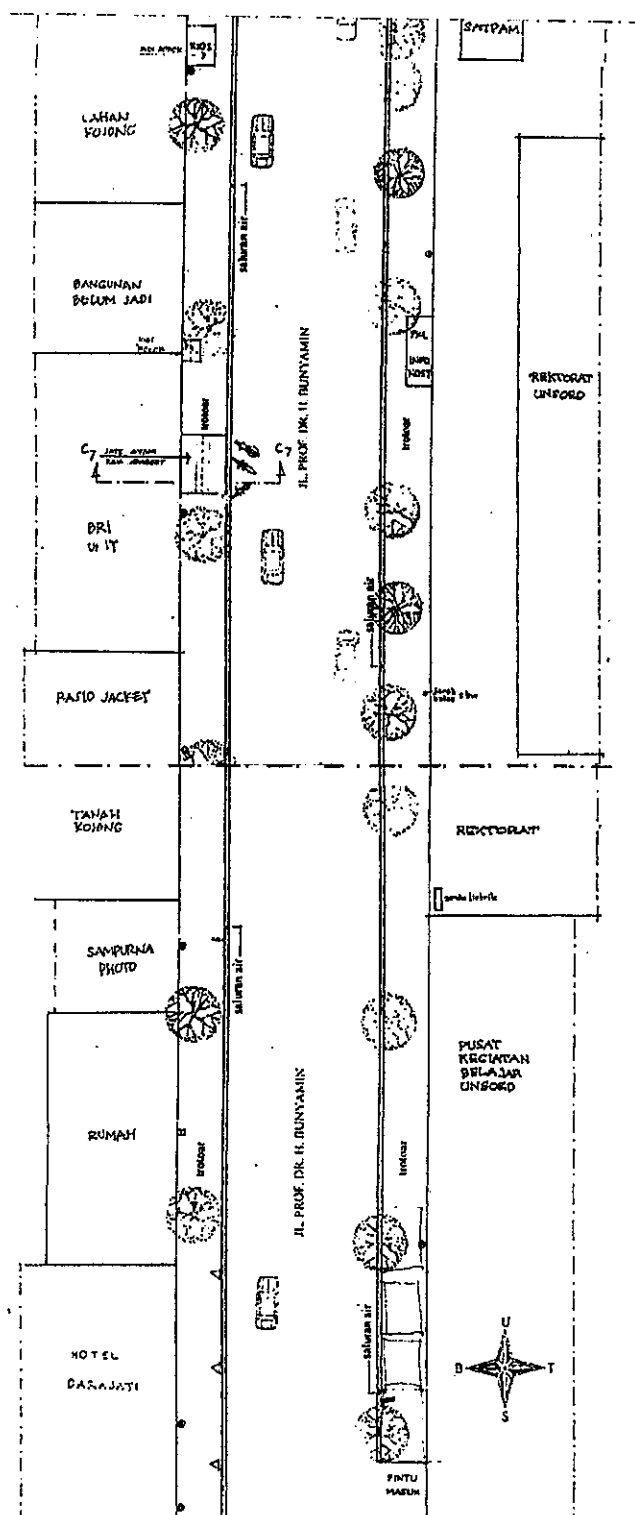
50 MKE : 7 DAN 8



Gambar 4.53 : Ruas C 7/8 (Malam Hari)

RUAS : C

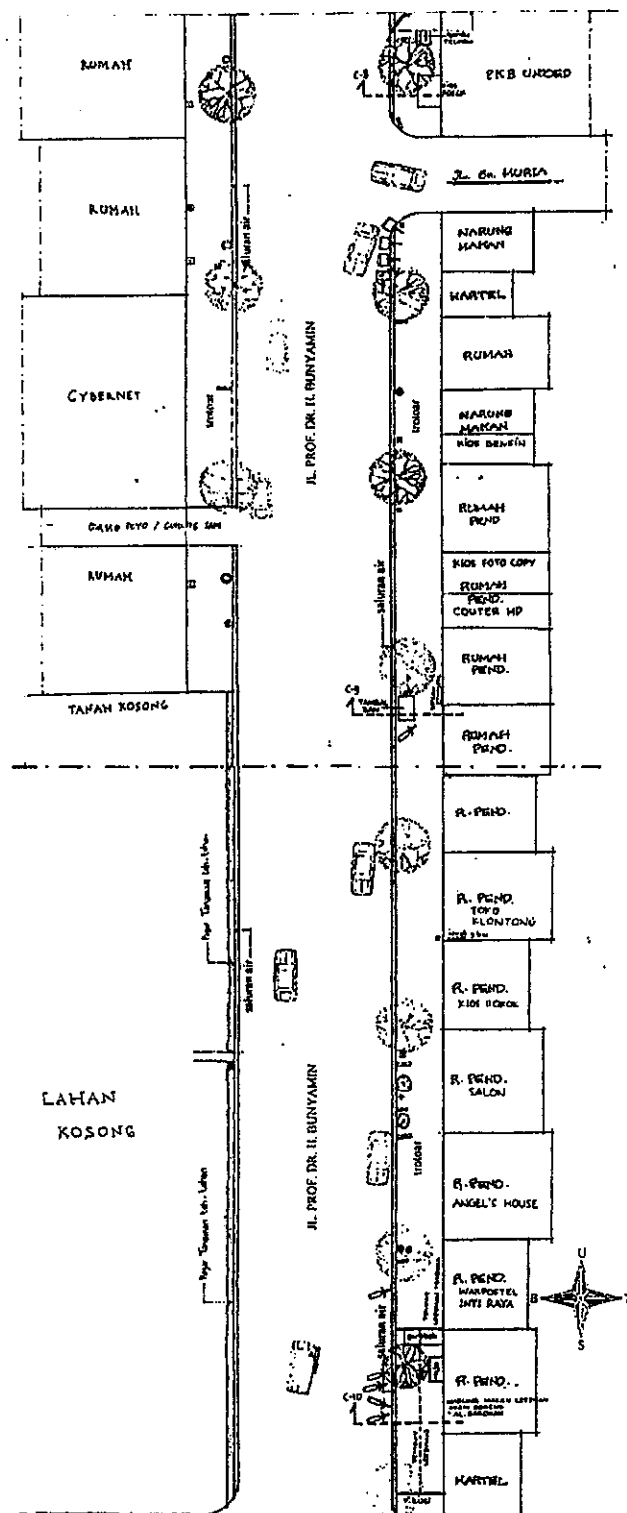
50 M KE : 9 DAN 10



Gambar 4.54 : Ruas C 9/10 (Malam Hari)

RUAS : C

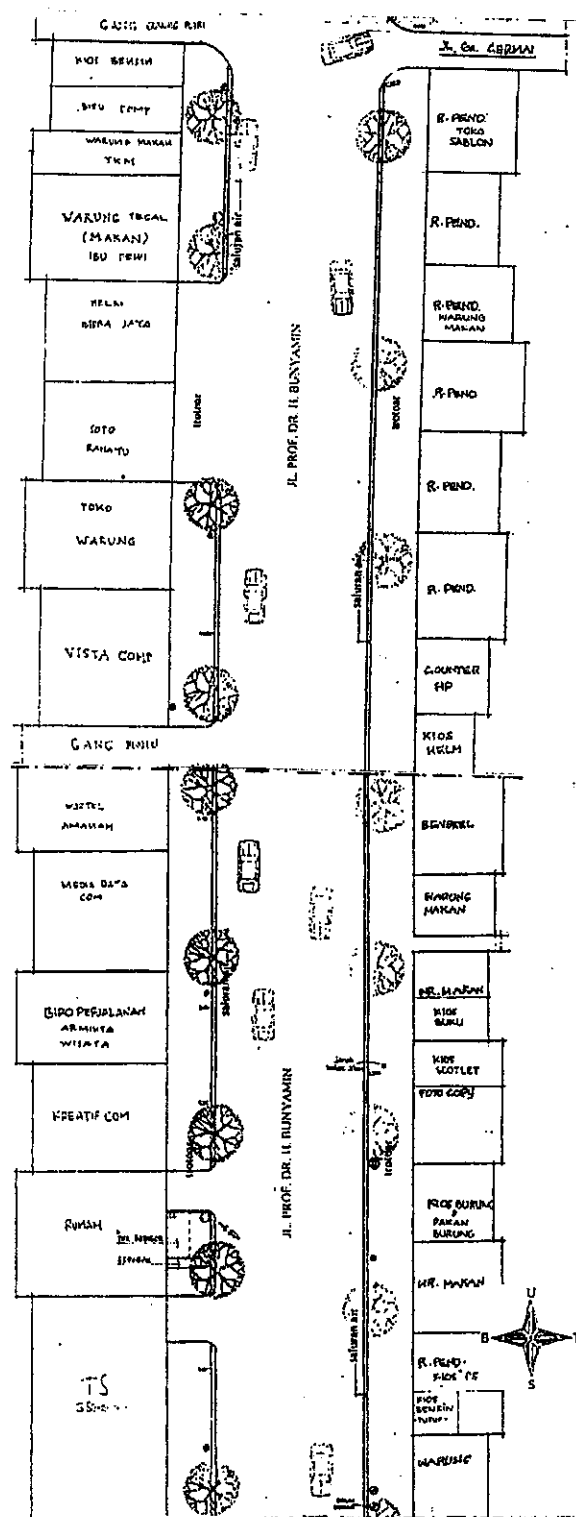
50 M KE : 13 DAN 14



Gambar 4.56 : Ruas C 13/14 (Malam Hari)

RUAS : C

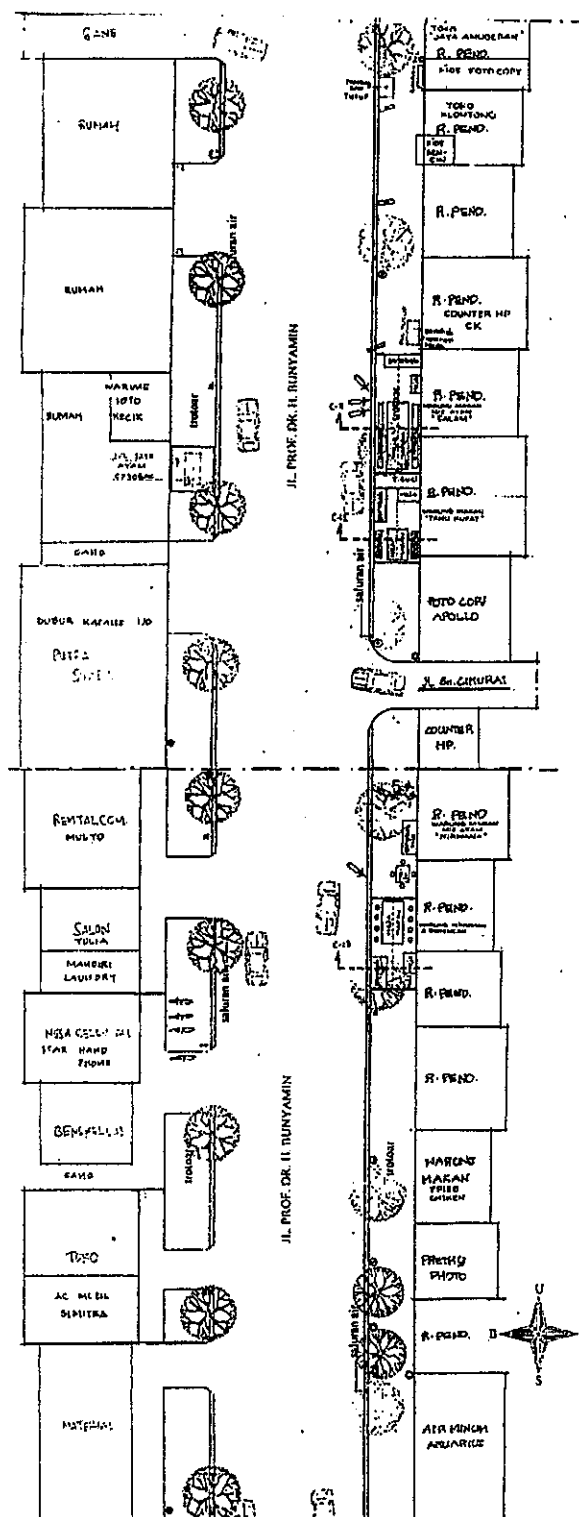
50 MKE : 15 DAN 16



Gambar 4.57 : Ruas C 15/16 (Malam Hari)

RUAS : C

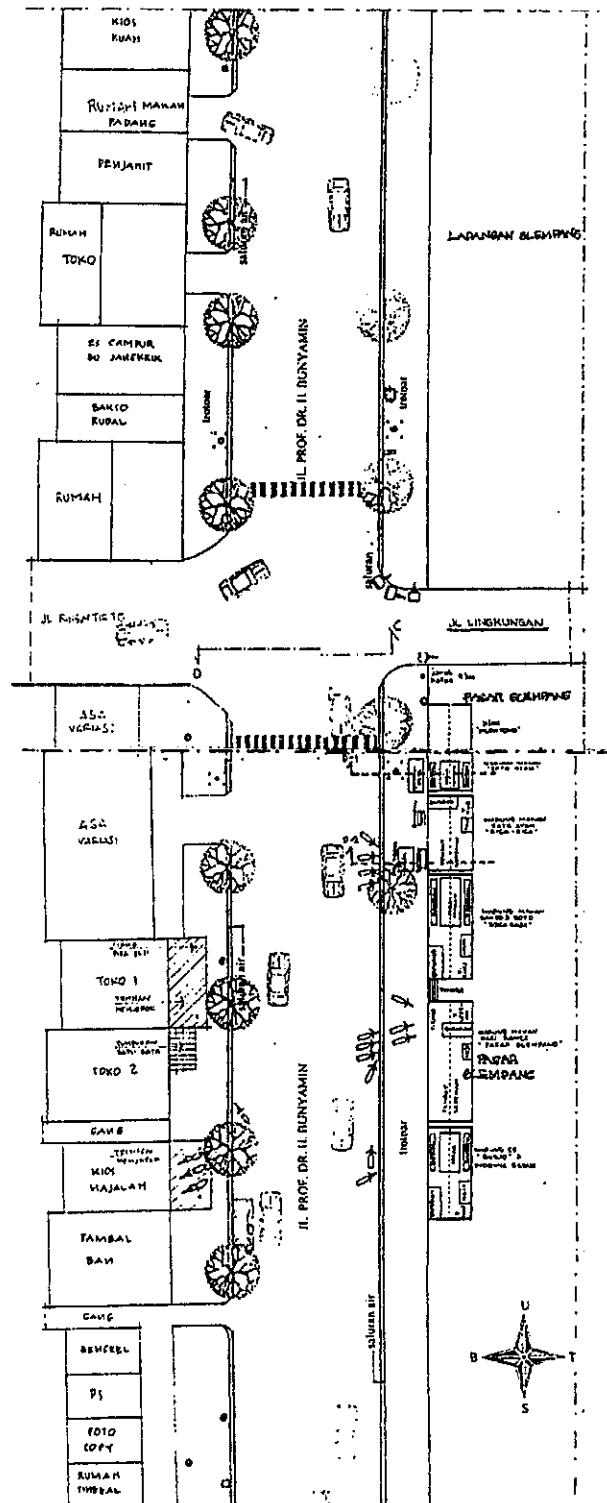
50 M KE : 17 DAN 18



Gambar 4.58 : Ruas C 17/18 (Malam Hari)

RUAS : C/D

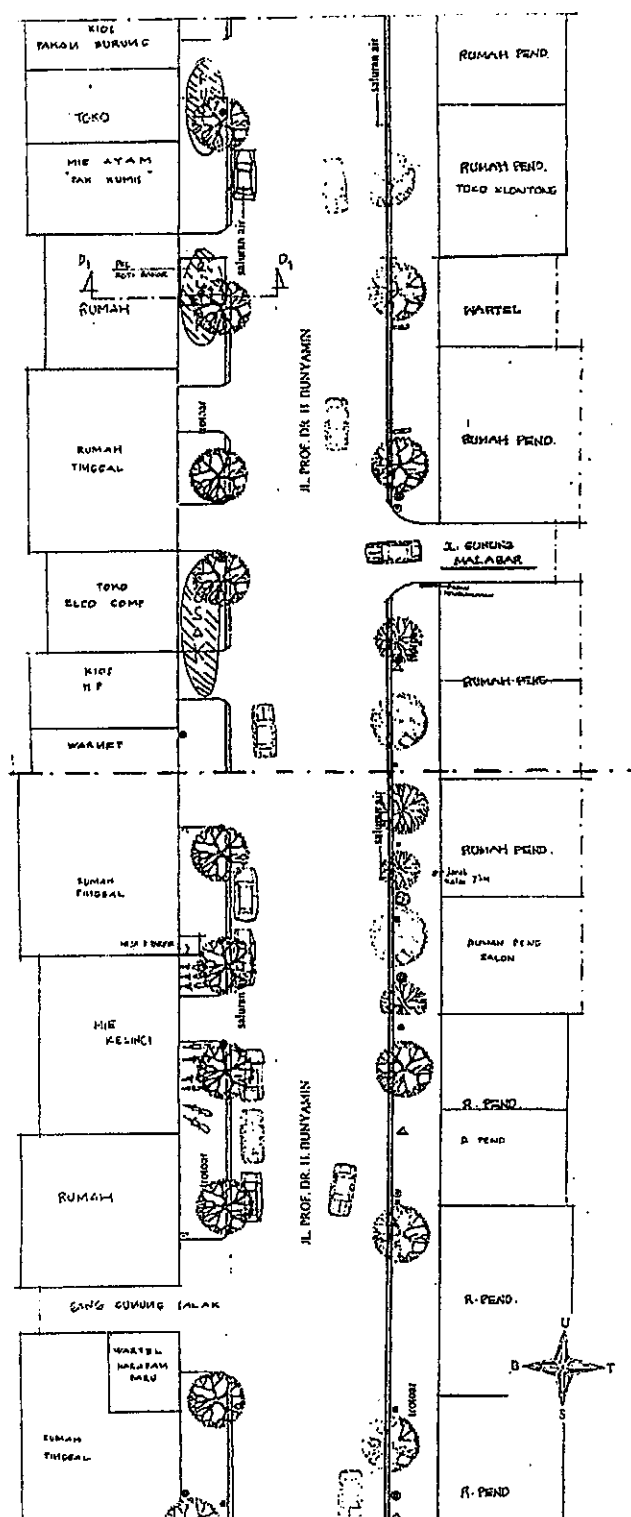
50 M KE : 21 DAN 22



Gambar 4.60 : Ruas C/D 21/22 (Malam Hari)

RUAS : D

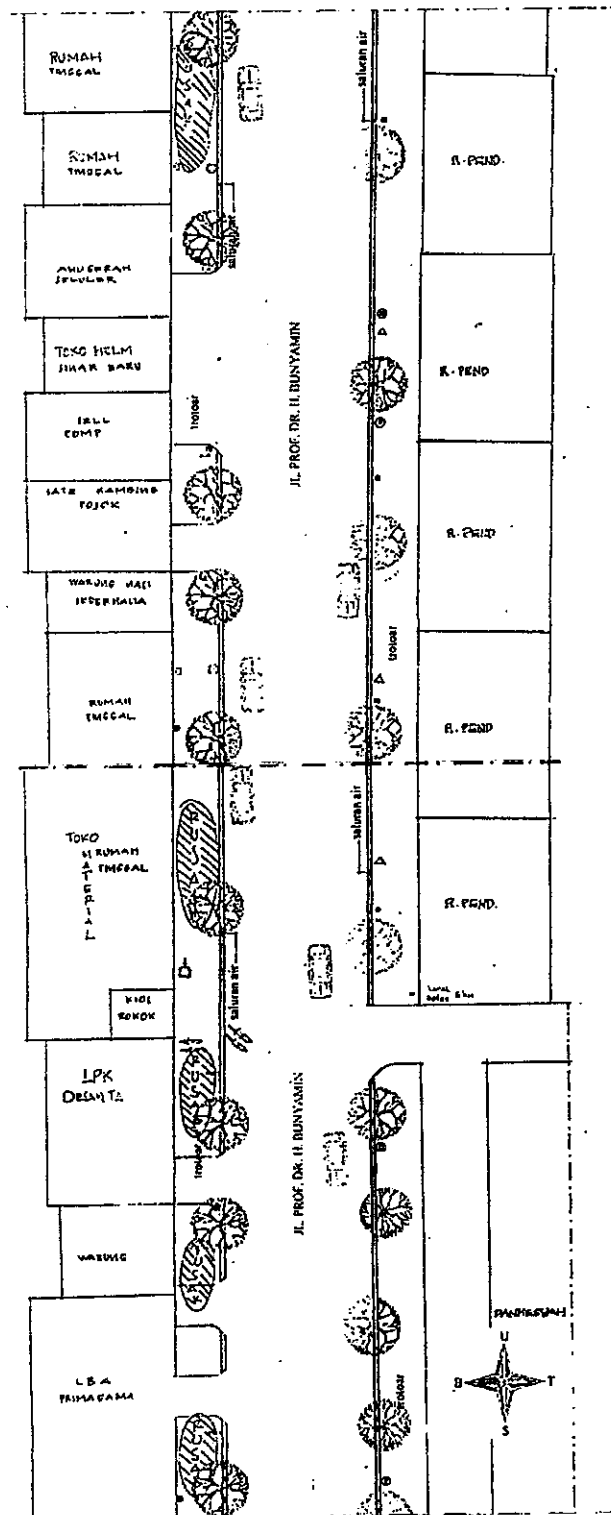
50 M KE : 25 DAN 26



Gambar 4.62 : Ruas D 25/26 (Malam Hari)

RUAS : D

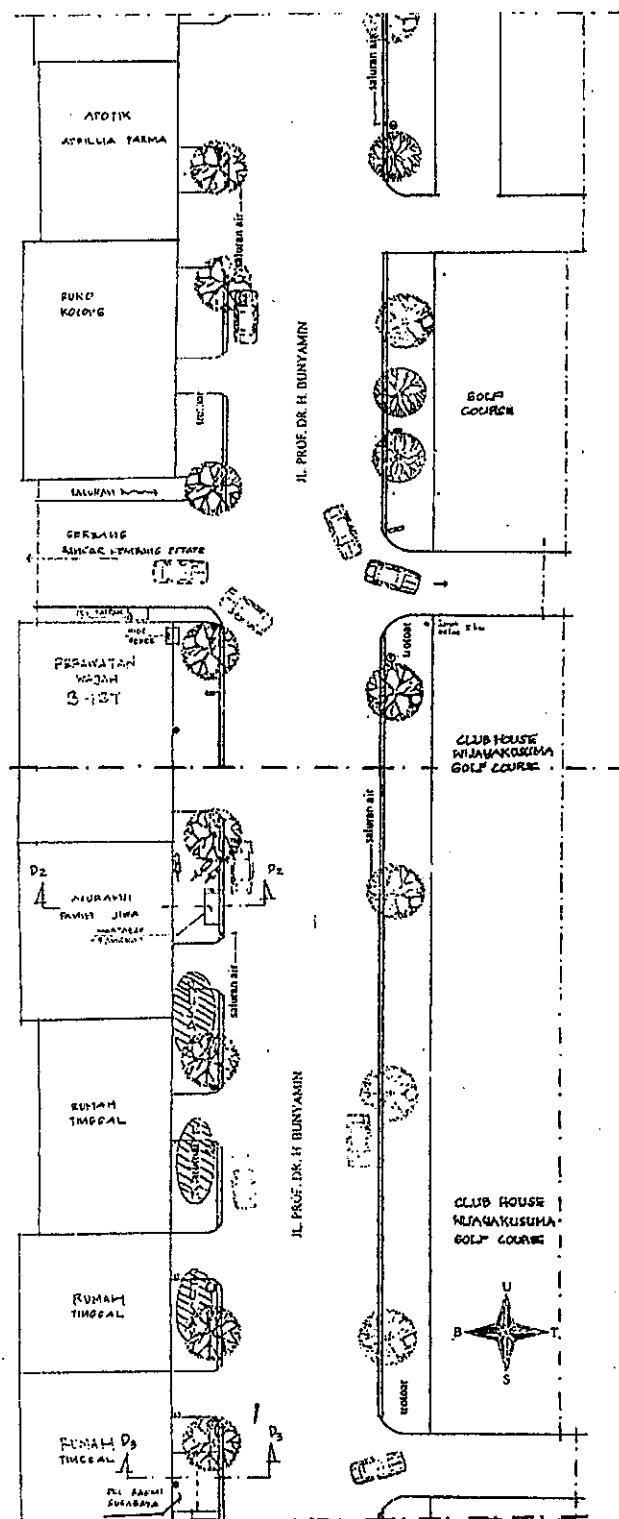
50 M KE : 27 DAN 28



Gambar 4.63 : Ruas D 27/28 (Malam Hari)

RUAS : D

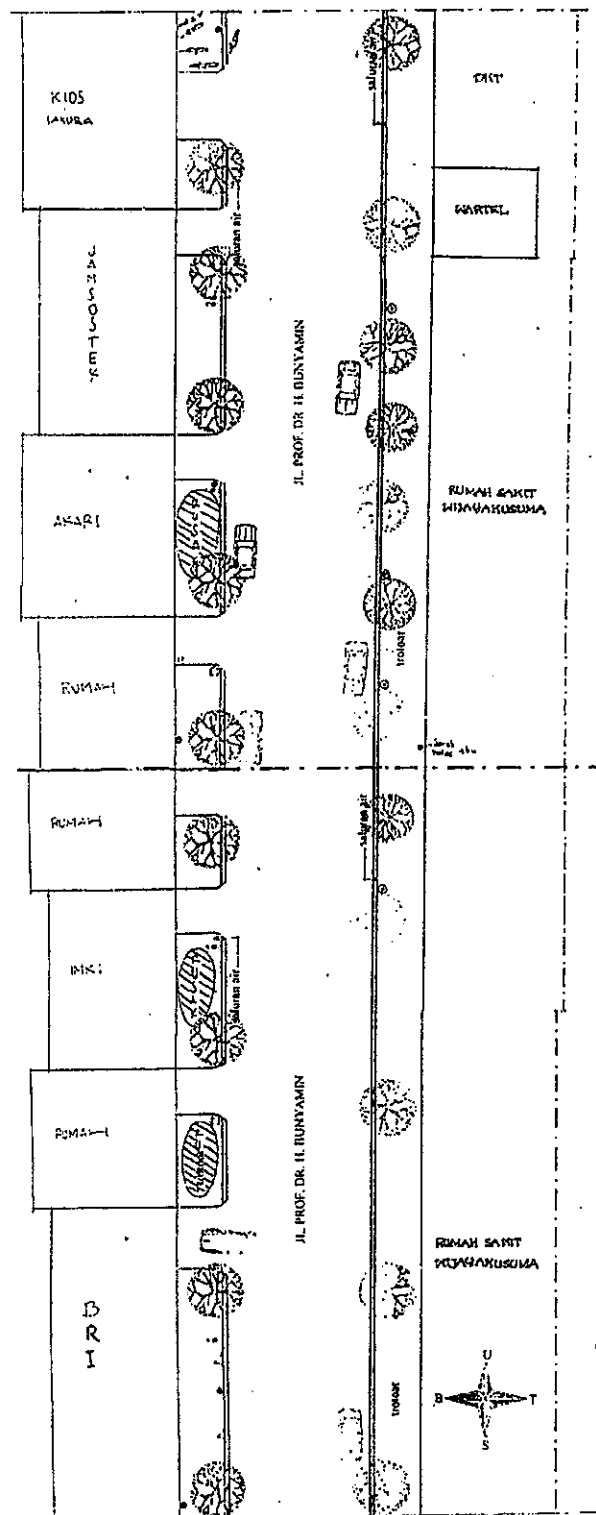
50 MKE : 29 DAN 30



Gambar 4.64 : Ruas D 29/30 (Malam Hari)

RUAS : D

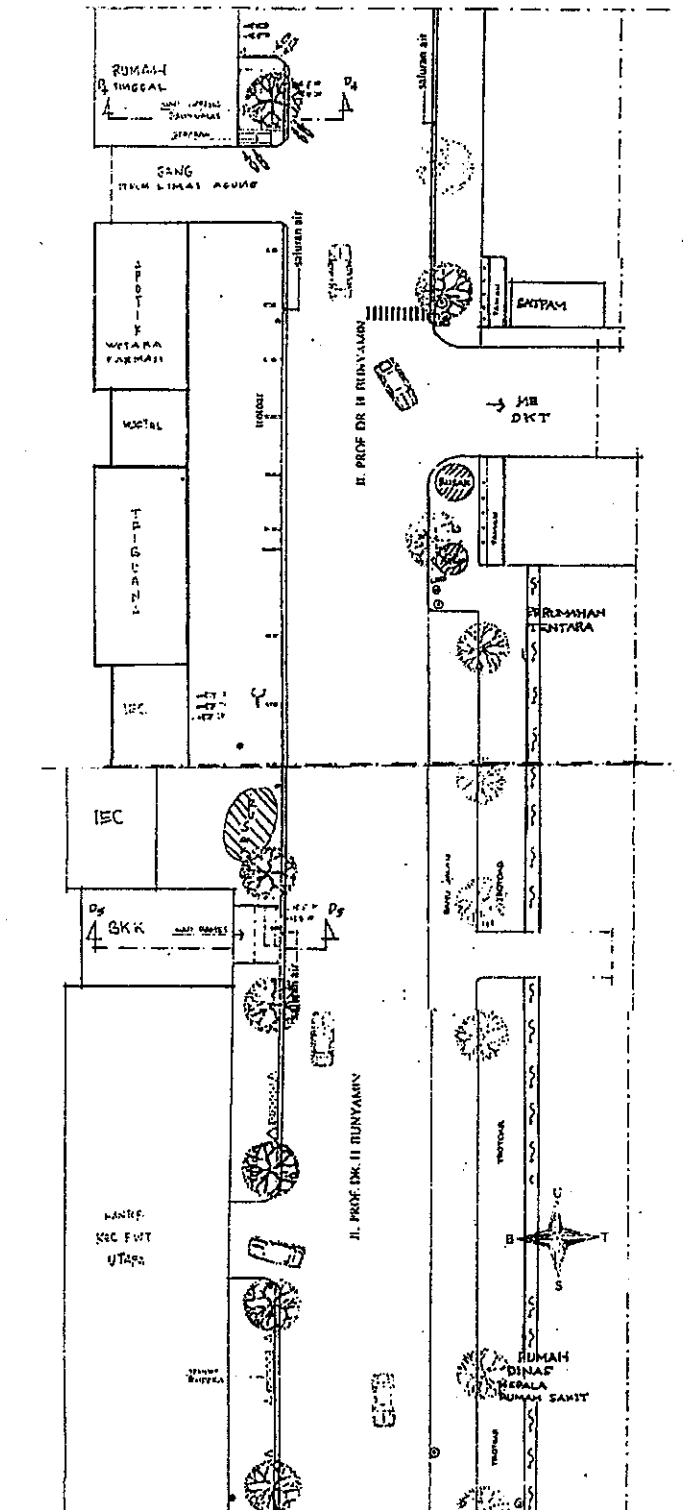
50 M KE : 31 DAN 32



Gambar 4.65 : Ruas D 31/32 (Malam Hari)

RUAS : D

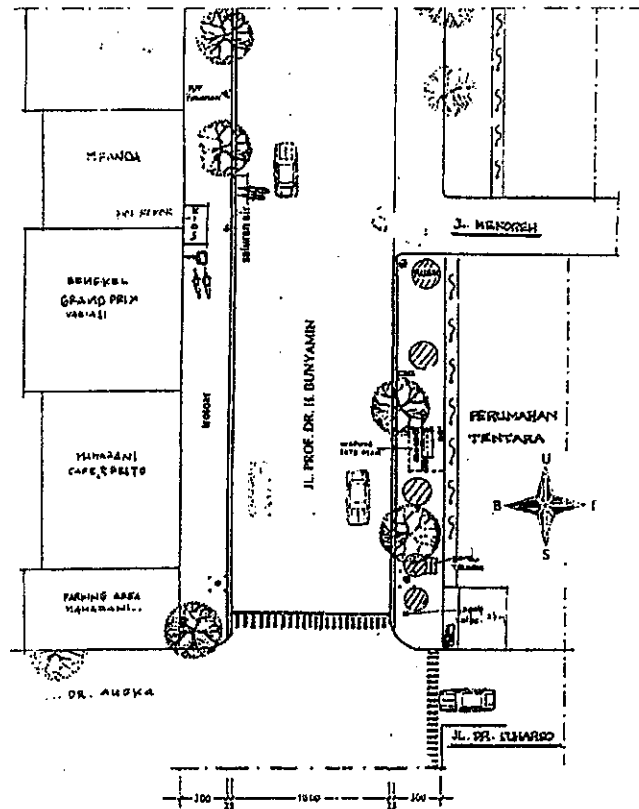
50 M KE : 33 DAN 34



Gambar 4.66 : Ruas D 33/34 (Malam Hari)

RUAS : D

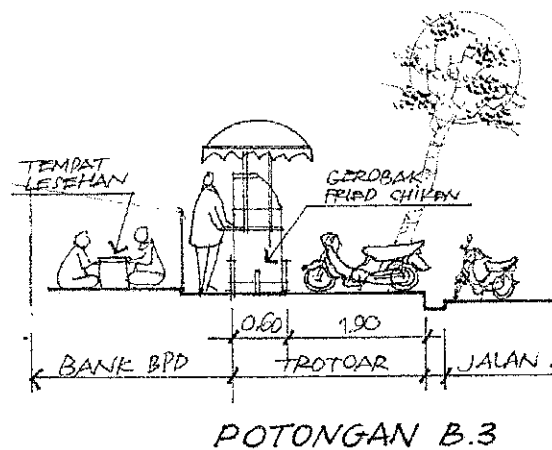
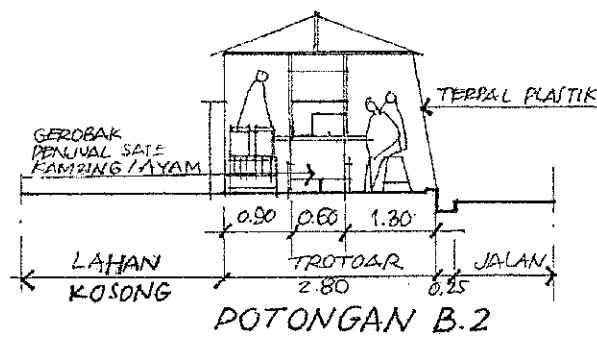
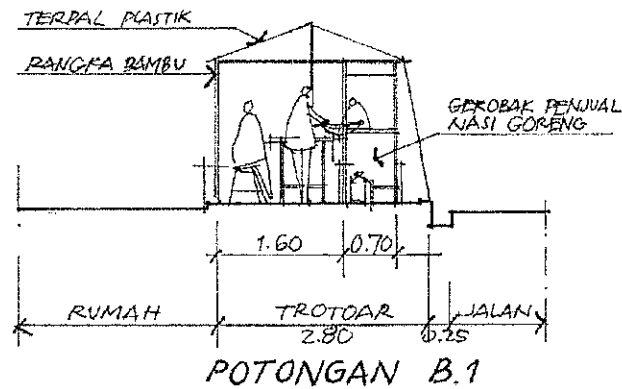
50 M KE : 35



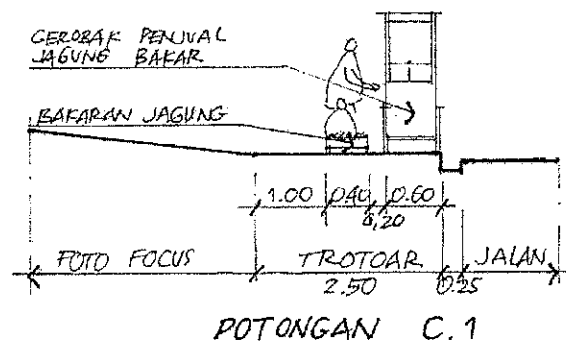
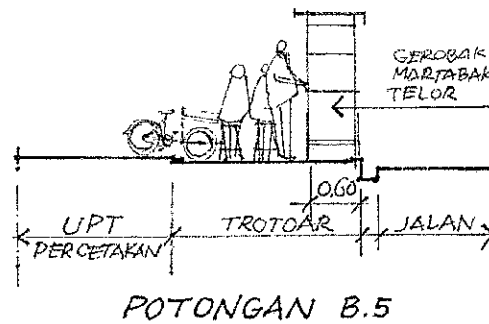
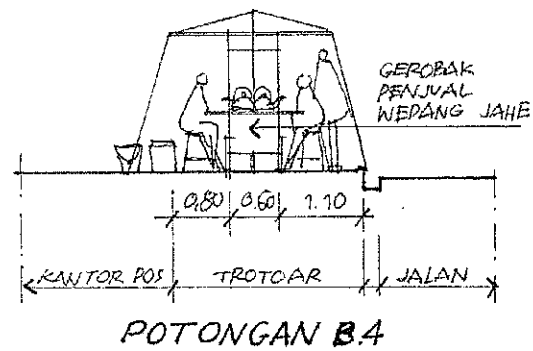
Gambar 4.67 : Ruas D 35 (Malam Hari)

2) Gambar potongan (Skala 1 : 100)

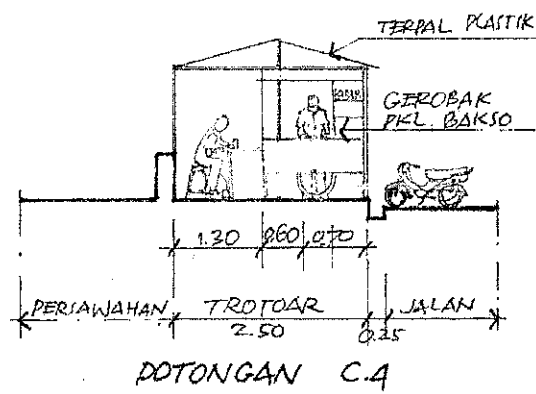
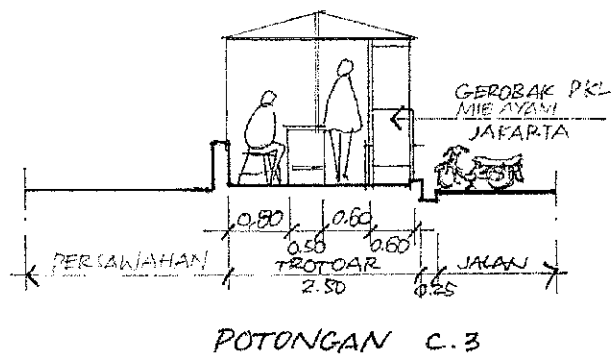
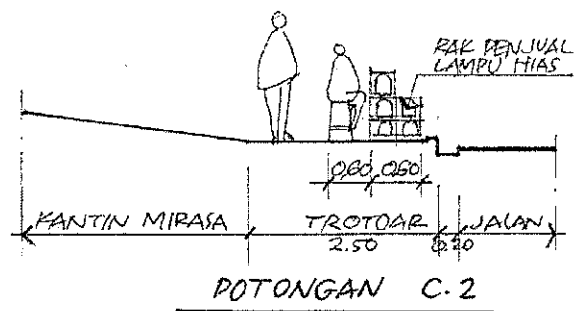
a) Jalur Pedestrian sebelah Barat pada Malam Hari



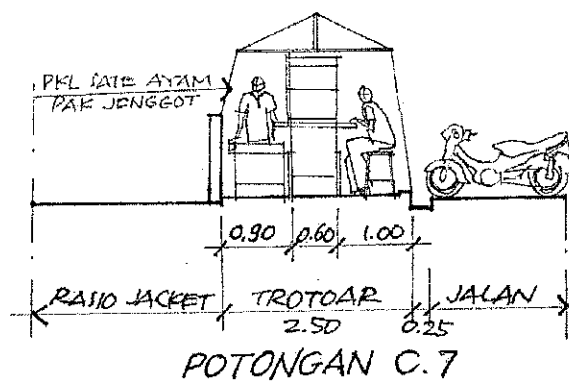
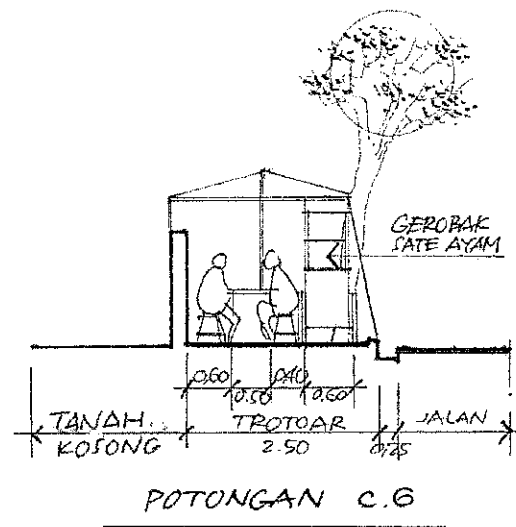
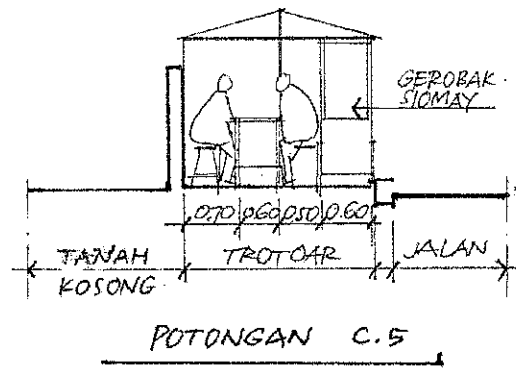
Gambar 4.68 : Potongan B.1 s/d B.3 (Barat/Malam Hari)



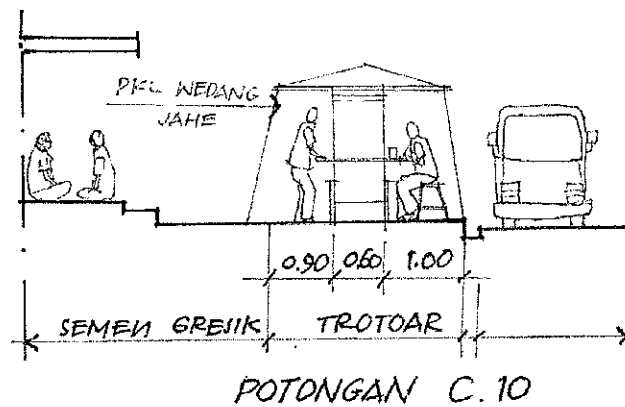
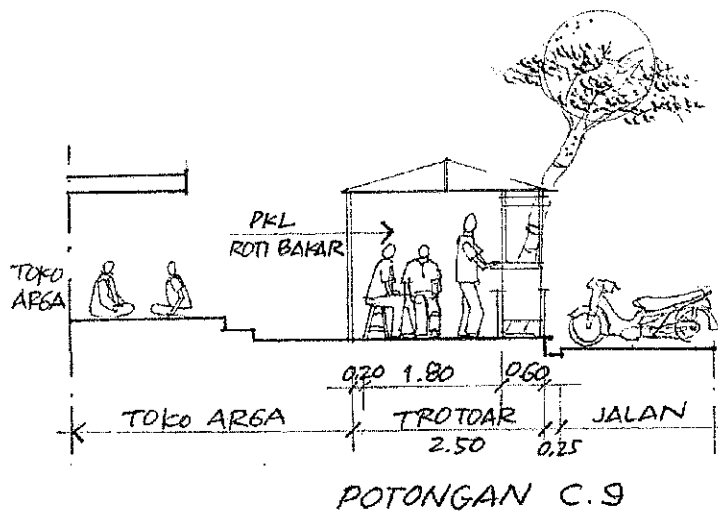
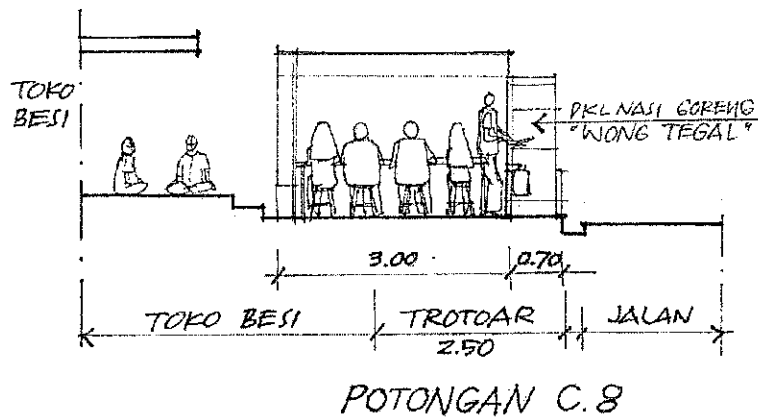
Gambar 4.69 : Potongan B.4 s/d B.5 dan C.1 (Barat/Malam Hari)



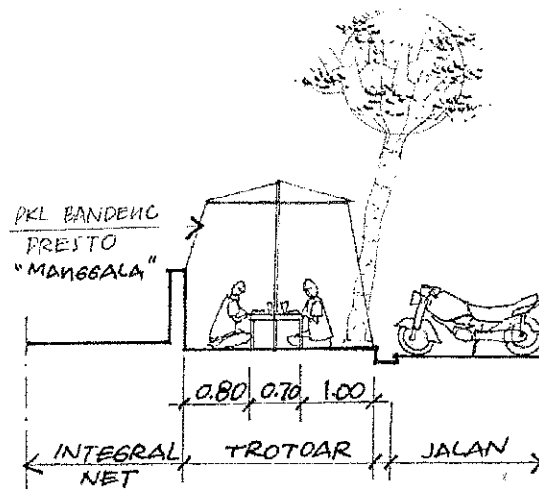
Gambar 4.70 : Potongan C.2 s/d C.4 (Barat/Malam Hari)



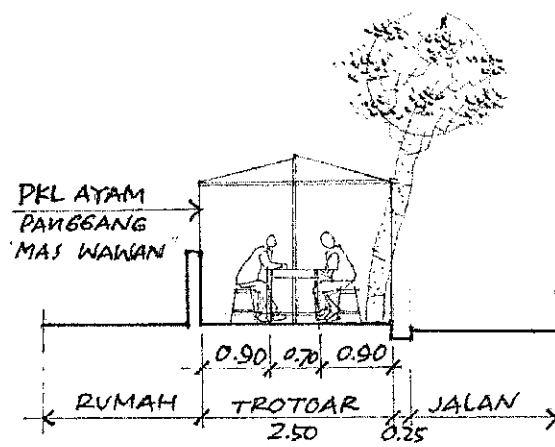
Gambar 4.71 : Potongan C.5 s/d C.7 (Barat/Malam Hari)



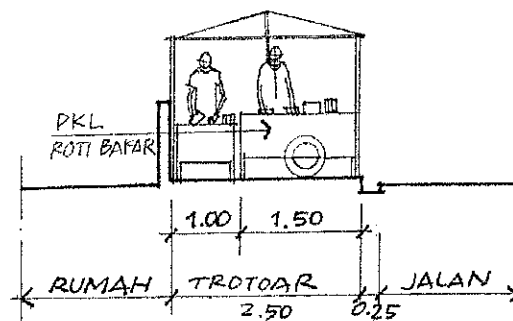
Gambar 4.72 : Potongan C.8 s/d C.10 (Barat/Malam Hari)



POTONGAN C.11

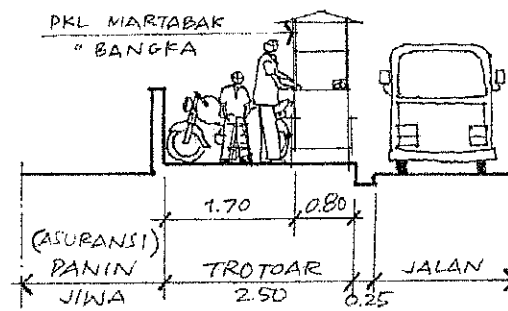


POTONGAN C.12

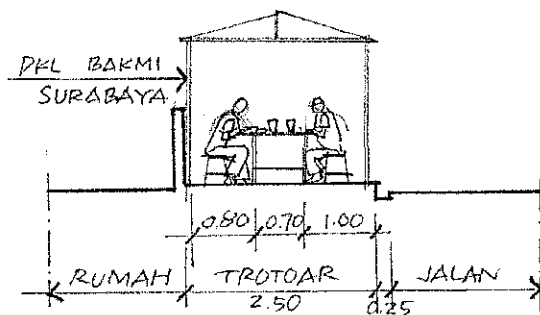


POTONGAN D.1

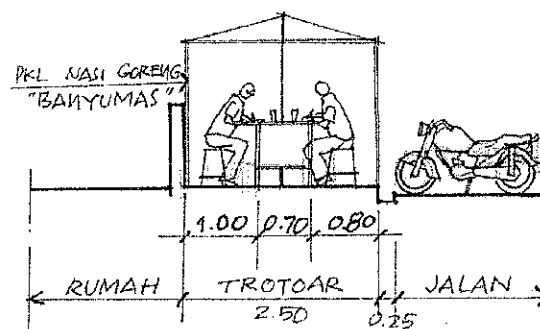
Gambar 4.73 : Potongan C.11 s/d C.12 dan D.1 (Barat/Malam Hari)



POTONGAN D.2

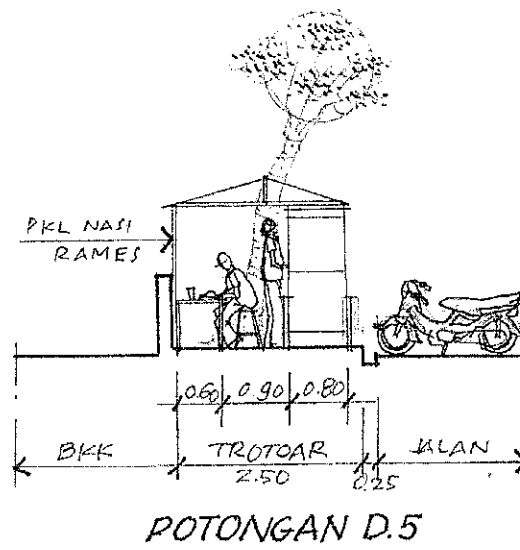


POTONGAN D.3



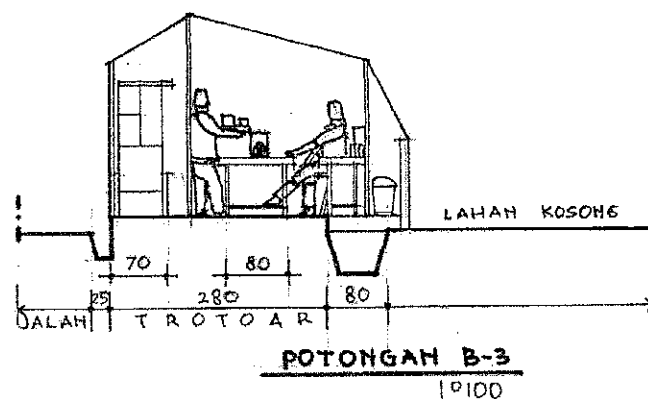
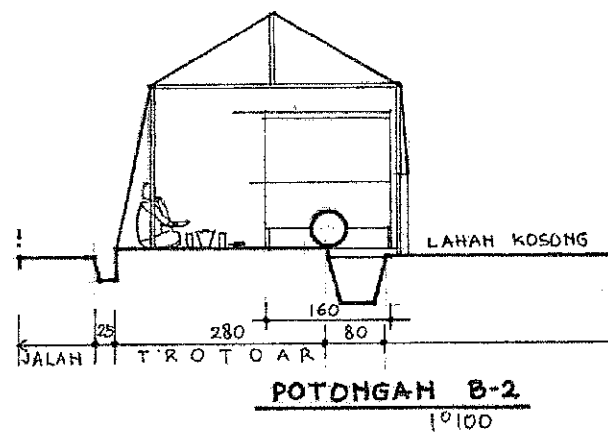
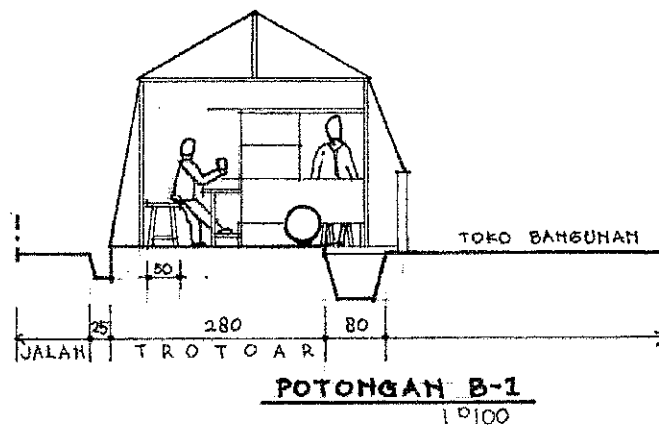
POTONGAN D.4

Gambar 4.74 : Potongan D.2 s/d D.4 (Barat/Malam Hari)

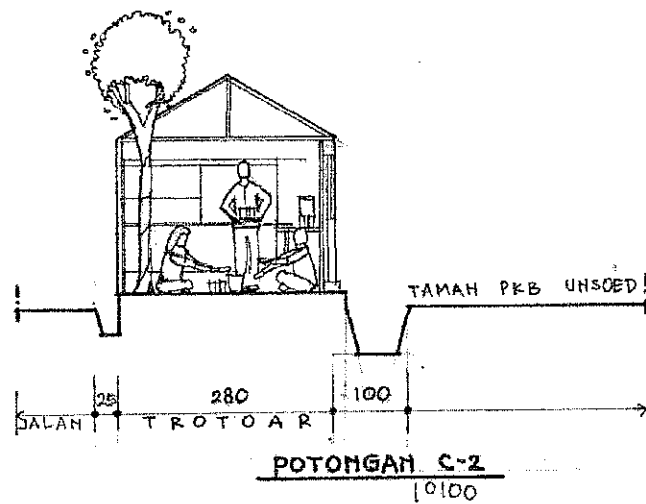
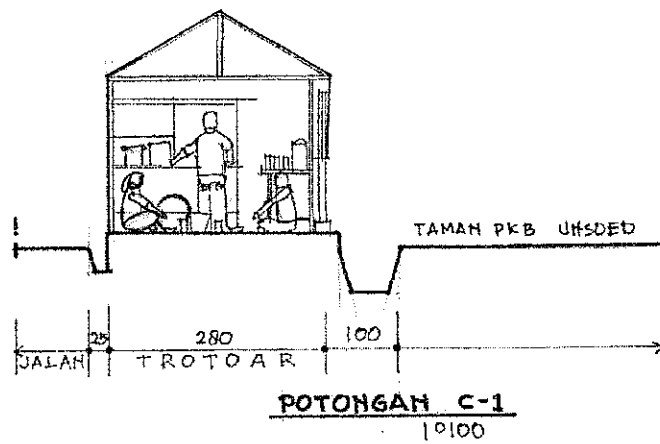
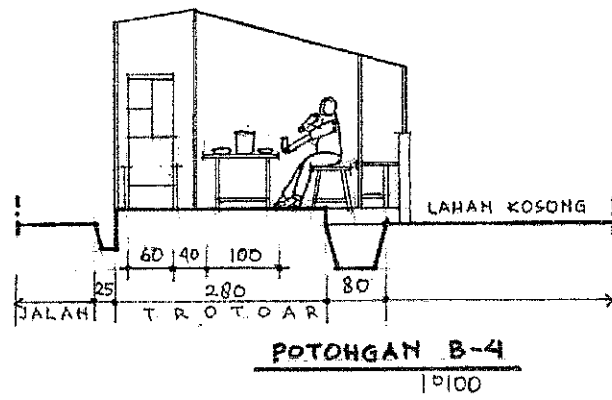


Gambar 4.75 : Potongan D.5 (Barat/Malam Hari)

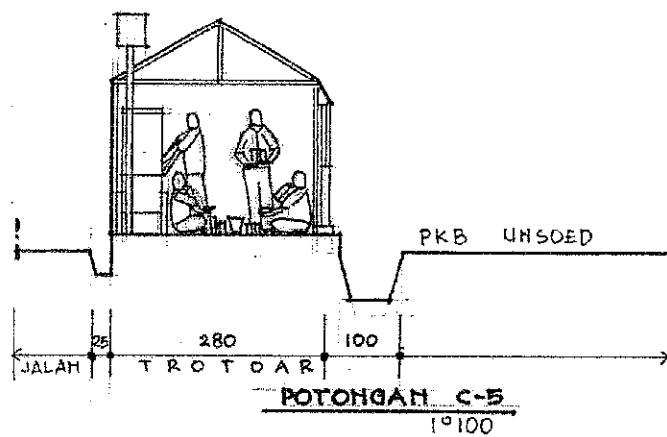
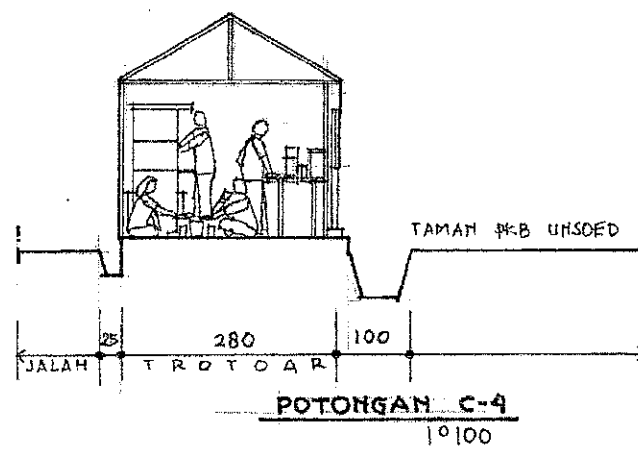
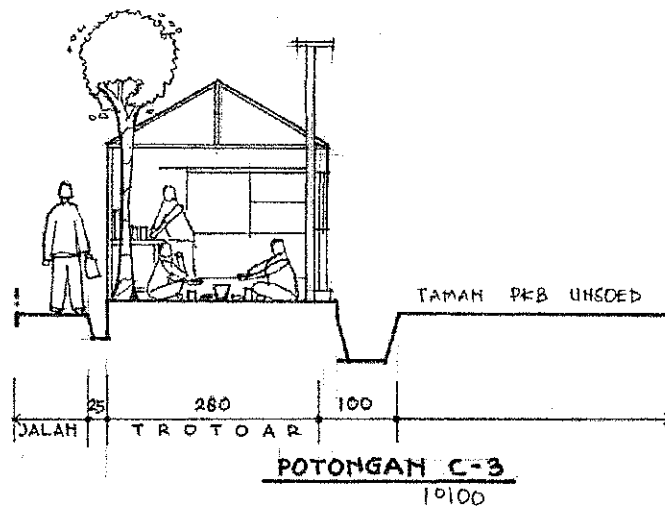
b) Jalur Pedestrian sebelah Timur pada Malam Hari



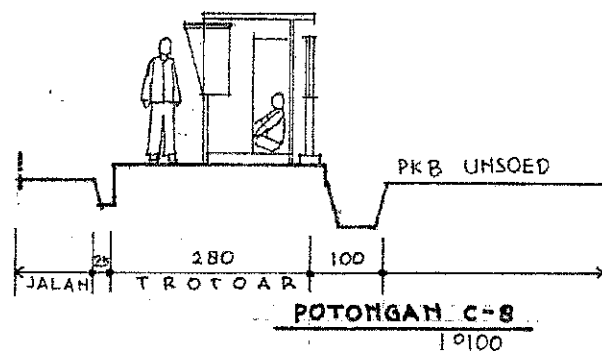
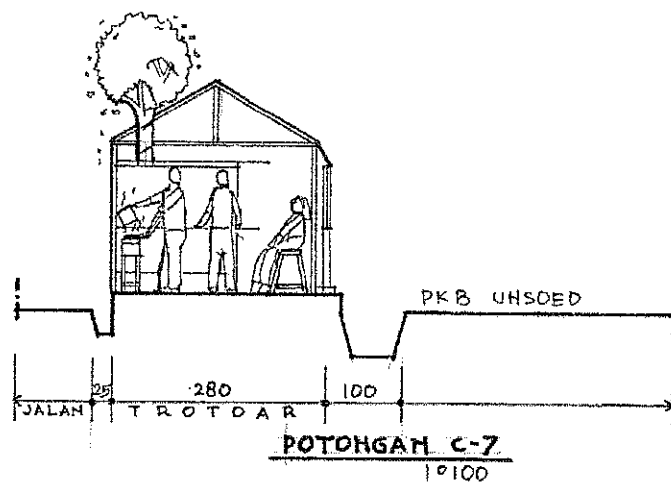
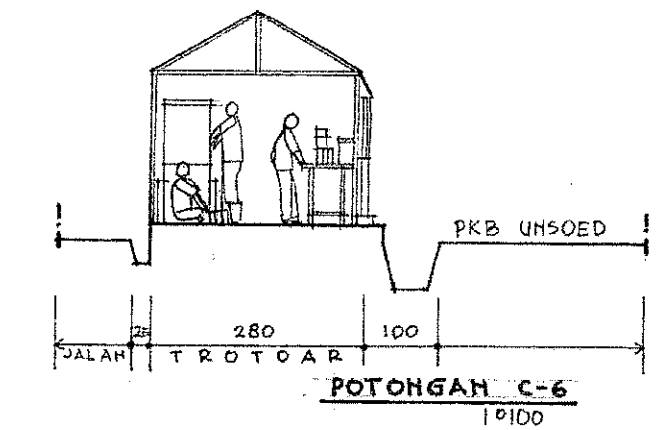
Gambar 4.76 : Potongan B.1 s/d B.3 (Timur/Malam Hari)



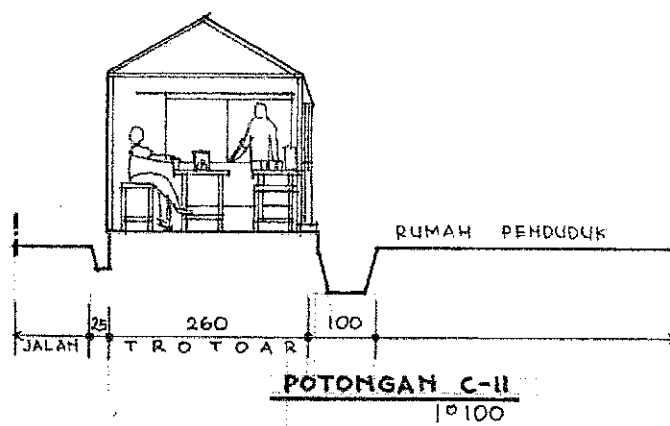
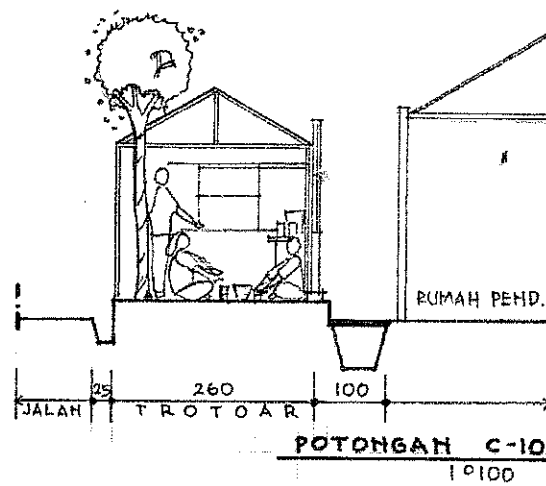
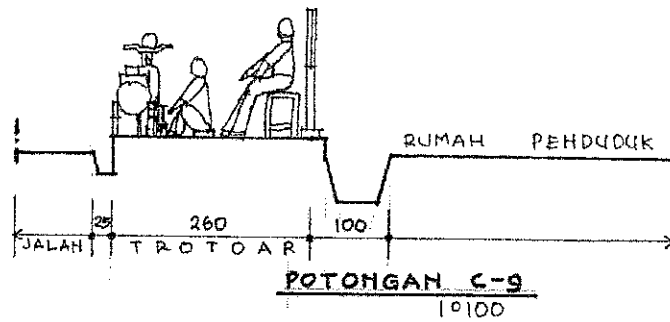
Gambar 4.77 : Potongan B.4 dan C.1 s/d C.2 (Timur/Malam Hari)



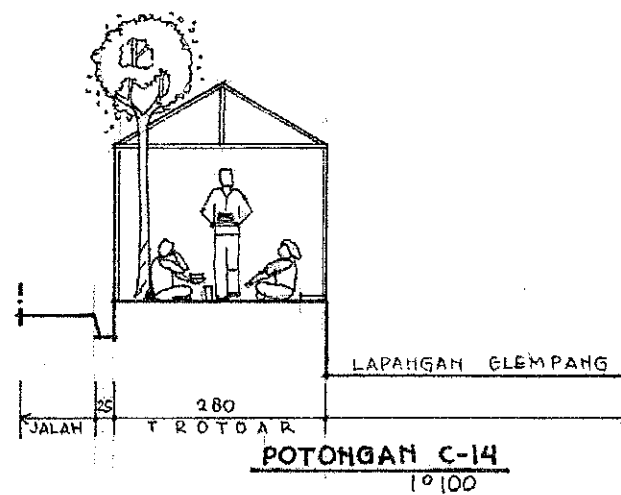
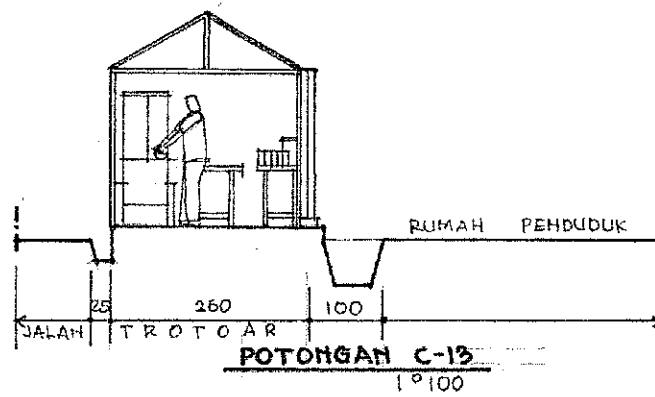
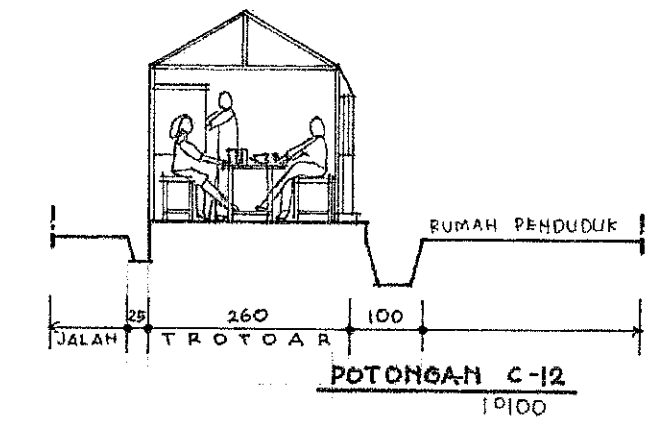
Gambar 4.78 : Potongan C.3 s/d C.5 (Timur/Malam Hari)



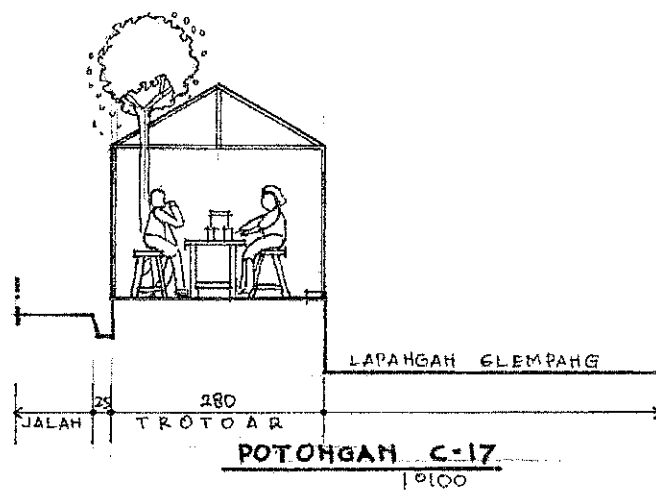
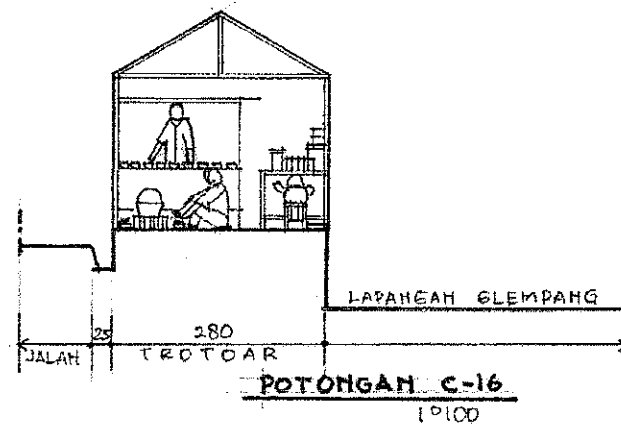
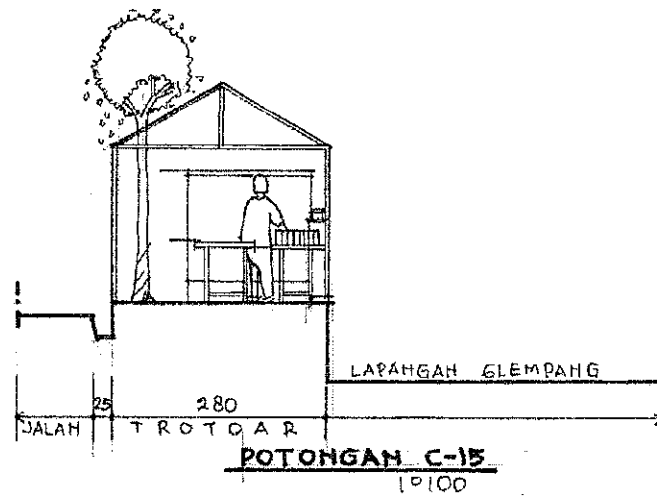
Gambar 4.79 : Potongan C.6 s/d C.8 (Timur/Malam Hari)



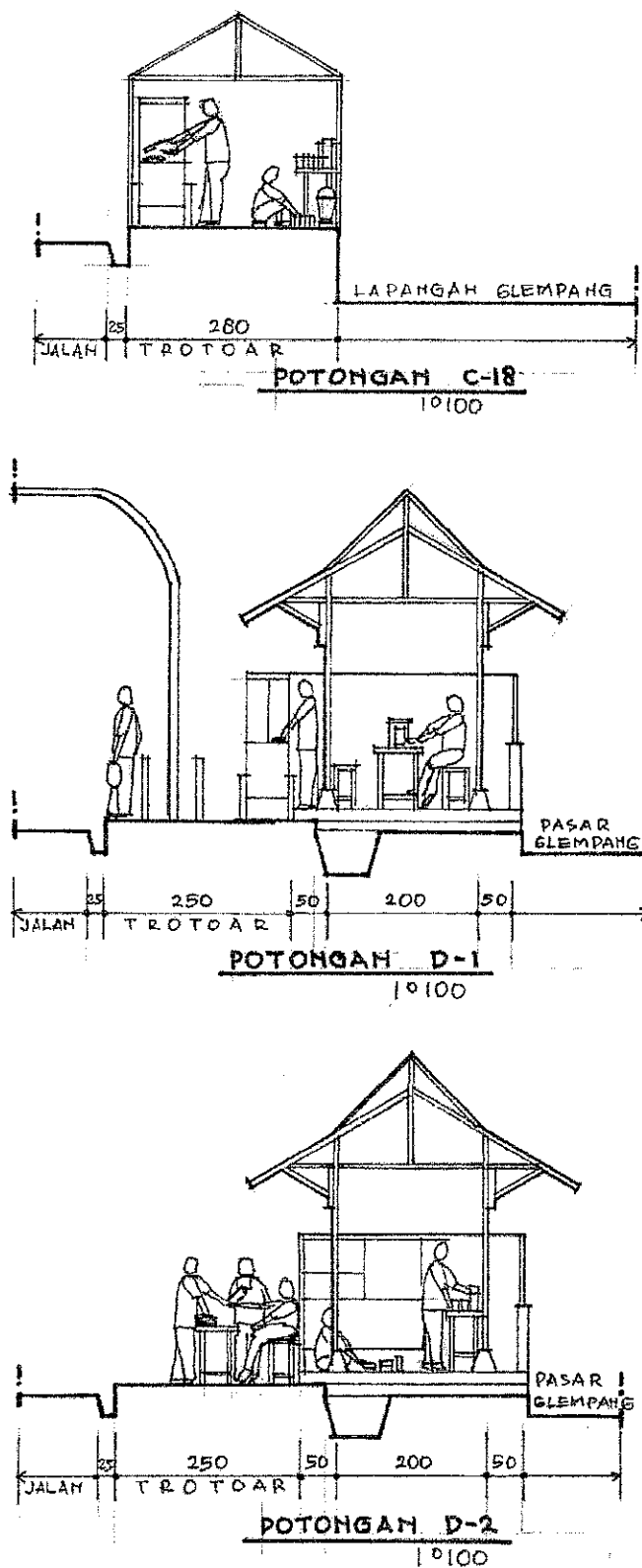
Gambar 4.80 : Potongan C.9 s/d C.11 (Timur/Malam Hari)



Gambar 4.81 : Potongan C.12 s/d C.14 (Timur/Malam Hari)



Gambar 4.82 : Potongan C.15 s/d C.17 (Timur/Malam Hari)



Gambar 4.83 : Potongan C.18 dan D. 1 s/d D.2 (Timur/Malam Hari)

5. Data Person Centered Mapping

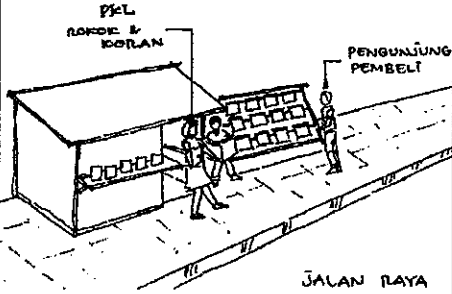
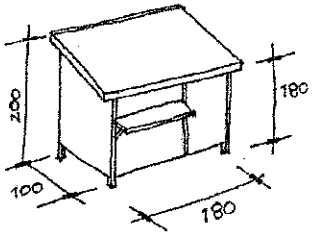
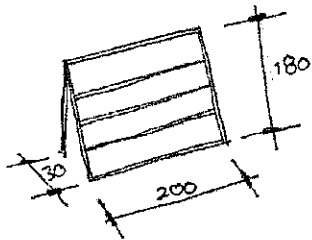
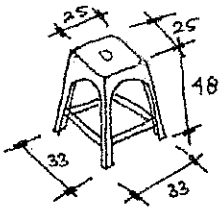
TABEL 4.13

DATA PERSON CENTERED MAPPING

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 10.00

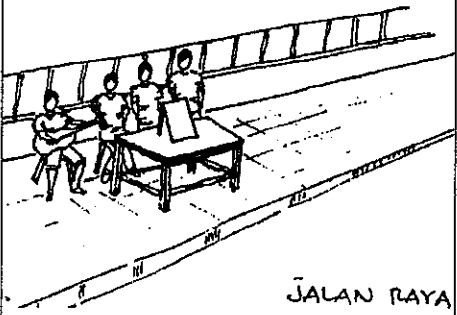
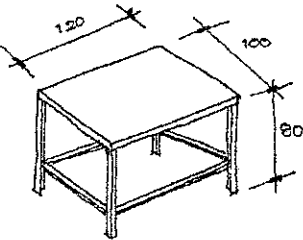
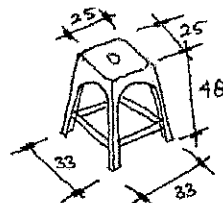
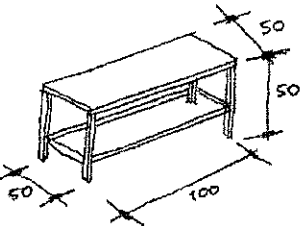
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Rokok dan Koran 1 ♂ lansia (50 m ke 05) (Potongan C-1 dan C-3)	<ul style="list-style-type: none"> • Duduk-duduk di dalam kios rokok sepanjang jalur pedestrian. • Melihat kearah jalan dan pengunjung yang melihat dan membaca koran/majalah. • Melayani pengunjung yang datang membeli rokok dan membeli koran. 	<p>1. Kios rokok.</p>  <p>2. Pajangan koran.</p>  <p>3. Bangku.</p> 

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 10.00

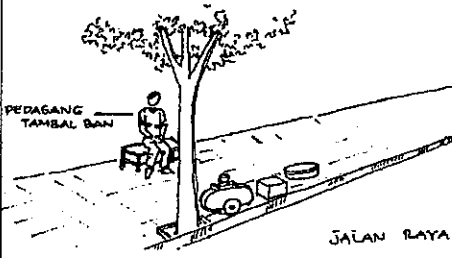
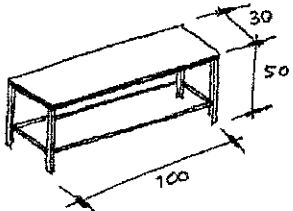
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
2	PKL Info Kost 4 ♂ dewasa (50 m ke 09) (Potongan C4)	<ul style="list-style-type: none"> • Duduk-duduk di belakang meja sepanjang jalur pedestrian. • Menawarkan kepada setiap orang yang lewat di sepanjang jalur pedestrian. 	<p>1. Meja info.</p>  <p>2. Bangku duduk.</p>  

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 10.00

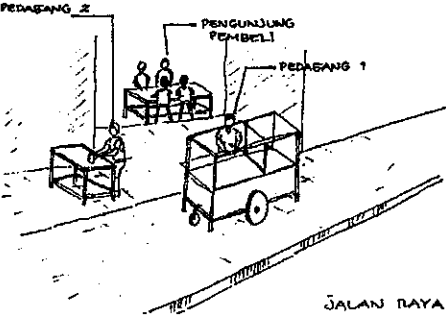
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
3	PKL Tambal Ban 1 ♂ lansia (50 m ke 13)	<ul style="list-style-type: none"> • Duduk-duduk di bangku sepanjang jalur pedestrian depan rumah tempat tinggal. • Melihat kearah jalan sambil menunggu. 	<p>1. Bangku duduk</p>  <p>2. Kompresor.</p> <p>3. Kotak peralatan tambal ban.</p> <p>4. Baskom tempat merendam ban.</p>

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 10.00

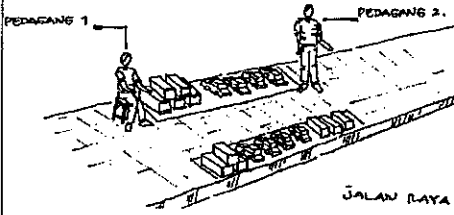
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
4	PKL Mie Ayam "NIRWANA" (50 m ke 17) (Potongan C-12)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 Berdiri di belakang gerobak (meja saji) sepanjang jalur pedestrian – meracik dan menyiapkan makanan yang dipesan pembeli. • Pedagang 2 Membuatkan minuman yang dipesan pembeli – mengantarkan minuman dan makanan yang dipesan pembeli – menerima uang pembayaran dari pembeli – membersihkan meja makan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gerobak (meja saji). 2. Meja racik minuman 3. Bangku duduk. 4. Meja makan.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 10.00

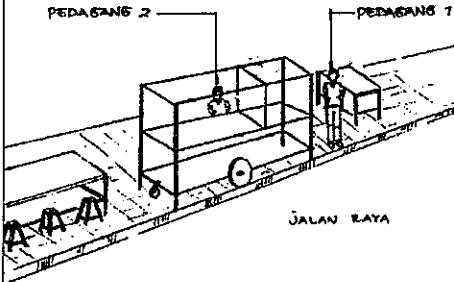
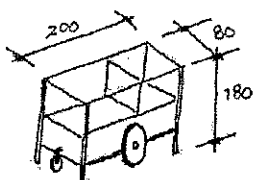
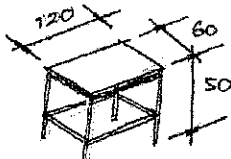
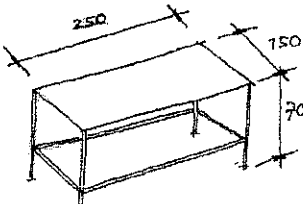
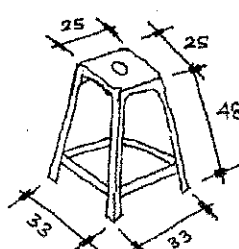
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
5	PKL Mobil-mobilan 2 ♂ dewasa (50 m ke 27)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 dan 2 <p>Duduk-duduk di bangku dan berdiri di sepanjang jalur pedestrian – damping dan depan barang dagangan – menawarkan dan melayani pengunjung yang datang melihat-lihat maupun membeli barang dagangan – membersihkan barang dagangan dari debu – menerima uang pembayaran dari pengunjung yang membeli barang dagangan.</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bangku duduk. 2. Tikar/alas untuk barang dagangan. 3. barang dagangan mainan mobil-mobilan.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

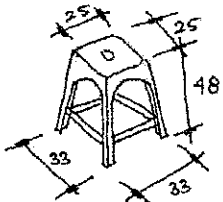
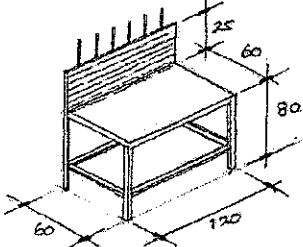
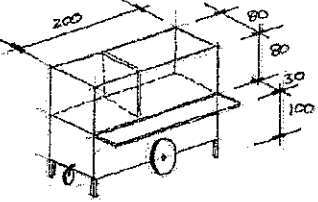
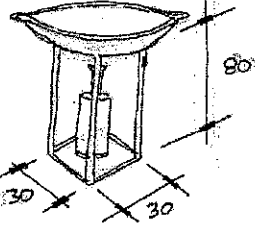
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Warung Tenda Gado- gado 2 pedagang 1 ♂ Dewasa (1) 1 ♀ Wanita (2) (50 m ke 3) (Potongan B-4)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 Duduk-duduk di samping meja racik – berdiri berjalan keluar warung tenda – berdiri di pinggir jalur pedestrian – mengobrol dengan pedagang 2 sambil menunggu pembeli. • Pedagang 2 Duduk-duduk di belakang meja saji (gerobak) – mengobrol dengan pedagang 1 sambil melihat ke jalan dan menunggu pembeli datang. 	<p>1. Gerobak.</p>  <p>2. Meja racik minuman</p>  <p>3. Meja makan.</p>  <p>4. Bangku makan.</p> 

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

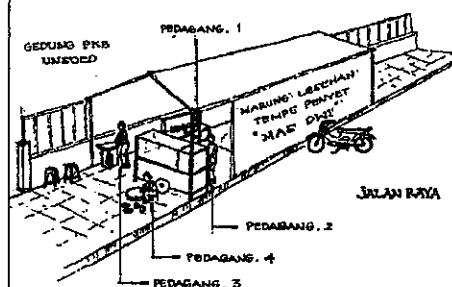
Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
2	PKL Tempe Penyet Lesehan "MAS DWI" 4 orang ♂ Dewasa (50 m ke 11) (Potongan C-1)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 dan 2 duduk-duduk di bangku luar samping kanan warung tenda sambil mengobrol – PDG 1 menengok ke dalam warung tenda – berdiri berjalan masuk ke warung tenda lewat tempat cuci dan meja saji menuju meja racik – membuat minuman yang dipesan pembeli – berjalan ke arah pembeli yang duduk lesehan dengan membawa minuman yang dipesan – berjalan kembali lagi ke meja racik membuat minuman lagi. PDG 2 berdiri berjalan masuk warung dan menghampiri PDG 1 – berbincang sebentar – mengambil piring – berjalan ke ricecooker – mengambil nasi dan dituangkan ke piring – dan diletakkan di meja saji – mempersiapkan lalapan sambil menunggu PDG 3 yang 	<p>1. Bangku.</p>  <p>2. Meja saji.</p>  <p>3. Meja racik (gerobak)</p>  <p>4. Kompor (tempat penggorengan) gas.</p>  <p>5. Tikar.</p>

		<p>menggoreng – PDG 3 membawa hasil gorengan dan diletakkan di “cowek” yang sudah ada bumbunya – hasil gorengan dicampurkan bumbu dan dipenyet kemudian diletakkan di piring yang sudah dipersiapkan – PDG 2 dan 3 mempersiapkan makanan – PDG 2 berjalan ke arah pembeli dengan membawa sajian makanan diikuti PDG 3 yang berjalan di belakang PDG 2 – PDG 3 berjalan ke luar warung tenda dan berdiri di pinggir jalan – PDG 2 berjalan kembali ke meja saji – membersihkan meja saji – berjalan ke luar dari warung tenda – berdiri mengobrol sebentar dengan PDG 3 – PDG 2 berjalan ke samping kanan meninggalkan PDG 3 yang masih berdiri di pinggir jalan menuju becak mangkal – duduk di dalam becak – PDG 1 berjalan keluar lewat meja saji dan tempat cuci sambil membawa minuman di bungkus plastik – menghampiri PDG 2 yang ada di dalam becak dan mengobrol. PDG 4</p>	
--	--	--	--

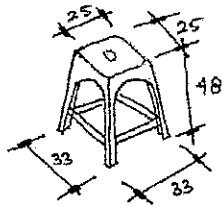
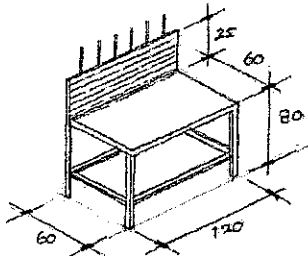
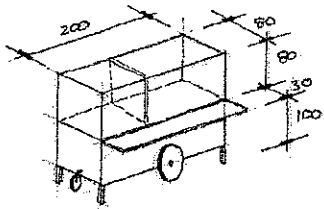
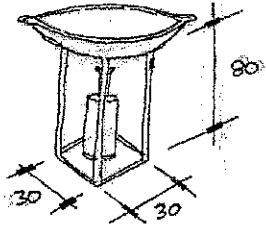
duduk mencuci peralatan makan di luar samping kanan depan gerobak (meja saji) – berdiri berjalan masuk warung membawa peralatan makan yang sudah dicuci dan diletakkan di meja racik – berjalan lagi ke luar warung tenda dan mengambil sepeda yang disandarkan di pintu gerbang PKB dan masuk ke dalam bangunan PKB yang berada di belakang warung tenda – kembali lagi membawa toples tempat gula – menyandarkan sepeda di pintu gerbang – berjalan masuk warung tenda dan meletakkan toples di meja racik – berjalan ke luar dari warung dan duduk di bangku yang berada di samping kanan warung tenda.



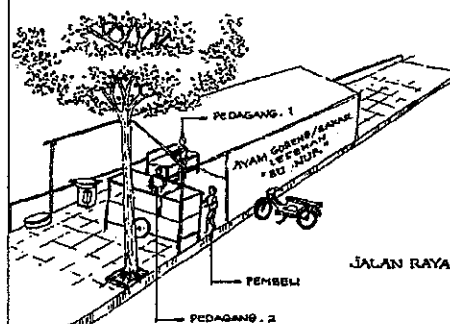
Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
3	PKL Ayam Bakar/Goreng Lesehan "BU NUR" 2 orang ♂ Dewasa (50 m ke 11) (Potongan C-2)	<ul style="list-style-type: none"> • PDG 1 berjalan bolak-balik mengambil piring, gelas, tempat cuci tangan dari pembeli warung tenda untuk dicuci lewat diantara gerobak (meja saji) dan meja racik – duduk di bangku kecil – mencuci peralatan makan – berdiri berjalan sambil membawa peralatan makan dan diletakkan di meja racik – membalikkan badan – berjalan mendekati PDG 2 yang berdiri di belakang meja saji untuk melayani pembeli yang datang memesan berdiri di samping PDG 2. PDG 1 berjalan ke arah meja racik untuk membuat minuman yang dipesan dan dimasukkan ke plastik dan diletakkan di meja saji – setelah itu mengambil kain lap dan berjalan ke tempat lesehan – membersihkan tempat lesehan. PDG 2 menyiapkan sajian pesanan makanan 	<p>1. Bangku.</p>  <p>2. Meja saji.</p>  <p>3. Meja racik (gerobak)</p>  <p>4. Kompor (tempat penggorengan) gas.</p>  <p>5. Tikar.</p>

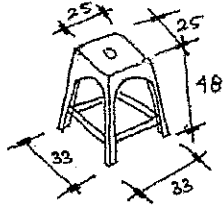
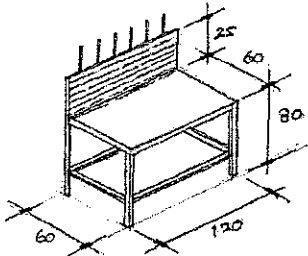
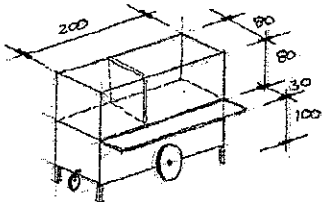
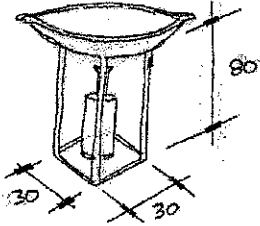
dan membungkusnya – dimasukkan ke dalam kantong plastik dan mengambil minuman dan dimasukkan juga ke kantong plastik tersendiri – diberikan kedua kantong plastik kepada pembeli yang berdiri di samping PGD 2 – mengambil/menerima uang pembayaran dari pembeli – memasukkan uang pembayaran ke laci pojok bawah meja saji dan mengembalikan sisa pembayaran kepada pembeli. Pembeli ke luar dari warung tenda – PDG 2 mengambil kain lap dan membersihkan meja saji – berjalan keluar dari warung tenda – berdiri di pinggir jalur pedestrian pembatas jalan melihat situasi. PDG 1 datang dari belakang menyusul PDG 2. PDG 1 dan 2 ngobrol berdiri di pinggir jalur pedestrian.



Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

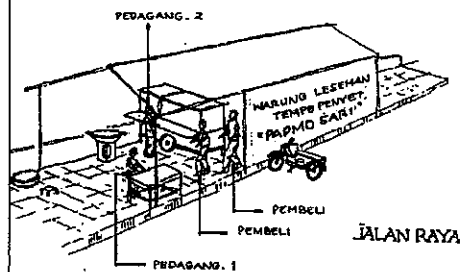
Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
4	PKL Tempe Penyet lesehan "PADMO SARI" 2 orang ♂ Dewasa (50 m ke 11) (Potongan C-3)	<ul style="list-style-type: none"> • PDG 1 duduk di bangku dalam warung tenda samping meja racik sambil melihat keluar – sesekali tengok kearah kiri – melihat situasi kalau ada pembeli yang meminta sesuatu. <p>PDG 2 berdiri di luar warung tenda pinggir jalan sambil merokok dan melihat keadaan sekelilingnya termasuk jalan dan motor parkir dari pembeli.</p> <p>PDG 1 berjalan keluar dari warung tenda menghampiri PDG 2 – mengobrol berdiri di pinggir jalan – setelah PDG 2 menghabiskan dan membuang rokok PDG 1 dan 2 masuk ke warung tenda – ada pembeli memanggil untuk membayar serta pembeli datang memesan makanan – PDG 1 melayani pembeli yang berdiri untuk membayar – setelah pembeli keluar PDG 1 berjalan kearah meja racik – membuat minum-</p>	<p>1. Bangku.</p>  <p>2. Meja saji.</p>  <p>3. Meja racik (gerobak)</p>  <p>4. Kompor (tempat penggorengan) gas.</p>  <p>5. Tikar.</p>

		<p>an yang dipesan pembeli yang datang berdiri di samping meja saji (gerobak). PDG 2 berdiri menggoreng sambil sesekali membolak-balik makanan – PDG 2 meletakkan hasil gorengan di “cowek” yang sudah disediakan dan dicampurkan dengan bumbu yang sudah dipersiapkan – makanan dicampur dan dipenyet setelah itu mengambil lalapan dan dibungkus – dimasukkan ke kantong plastik dan diberikan ke pembeli yang berdiri di samping – PDG 1 memberikan kantong plastik minuman yang dipesan pembeli – PDG 2 menerima uang pembayaran dari pembeli – membuka laci yang berada di bawah meja saji dan mengembalikan sisa pembayaran kepada pembeli. Setelah pembeli keluar PDG 1 mengambil kain lap dan membersihkan meja saji – berjalan keluar lagi dan berdiri dipinggir jalan. PDG 1 mengambil peralatan makan dari pembeli dan berjalan ke arah tempat cuci lewat diantara meja racik, penggorengan dan</p>	
--	--	--	--

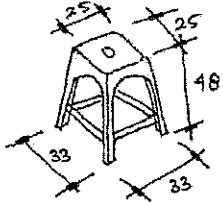
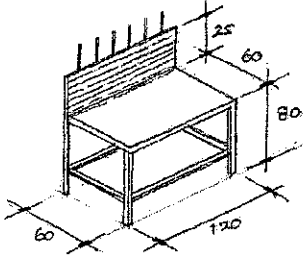
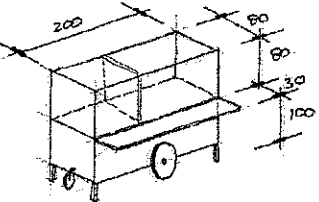
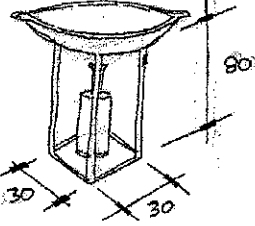
meja saji (gerobak) – meletak-
kan di tempat cuci – duduk
mencuci – berdiri membawa
peralatan makan ke arah meja
racik – duduk di bangku dalam
warung.



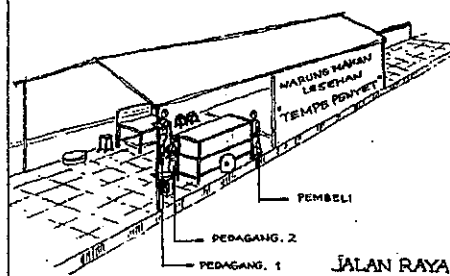
Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
5	PKL Tempe Penyet dan Lele Lesehan 2 orang ♂ Dewasa (50 m ke 11) (Potongan C-4)	<ul style="list-style-type: none"> • PDG 1 berdiri mempersiapkan makanan pembeli yang datang berdiri di samping gerobak (meja saji) memesan makanan. PDG 2 berdiri di samping PDG 1 samping meja saji melakukan aktivitas menggoreng dengan sesekali meninggalkan masakan yang digoreng untuk membuat bumbu yang akan dicampurkan – kembali lagi menggoreng dan membolak-balik makanan – setelah matang ditaruh di “cowek” dan dicampur dengan bumbu yang sudah dipersiapkan dan mulai meracik makanan dan mengambil lalapan. PDG 1 membalikkan badan berjalan ke meja racik – membuat minuman yang dipesan pembeli dan dimasukkan ke kantong plastik dan diberikan kepada pembeli – mengambil kain lap membersihkan meja racik karena tumpahan air 	<p>1. Bangku.</p>  <p>2. Meja saji.</p>  <p>3. Meja racik (gerobak)</p>  <p>4. Kompor (tempat penggorengan) gas.</p>  <p>5. Tikar.</p>

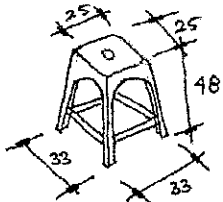
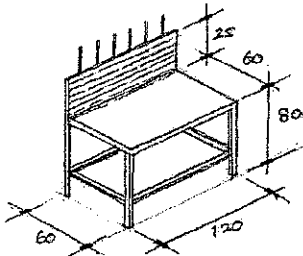
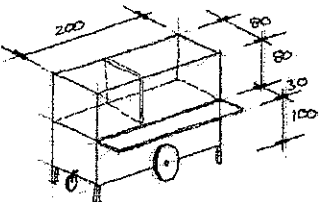
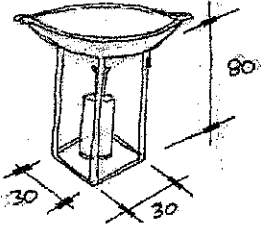
minum – duduk di bangku samping kiri meja racik – melihat keluar. PDG 2 memberikan bungkusan makanan yang sudah dimasukkan dalam kantong plastik kepada pembeli yang berdiri memesan di sampingnya – menerima uang pembayaran – pembeli keluar warung tenda – PDG 2 membersihkan meja saji – berjalan kearah PDG 1 – duduk bersebelahan dengan PDG 1 – mengobrol sambil melihat keluar.



Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

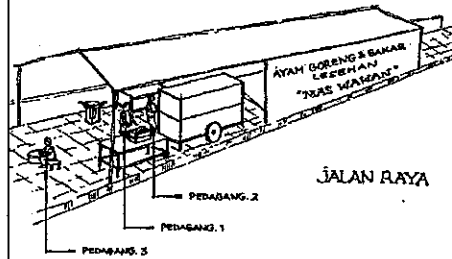
Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
6	PKL Ayam Panggang Lesehan "MAS WAWAN" 3 orang ♂ Dewasa (50 m ke 12) (Potongan C-5)	<ul style="list-style-type: none"> • PDG 1 berdiri di samping meja saji (gerobak) – membakarkan makanan di atas tungku sambil "mengipasi" bara api yang ada di tungku dan membolak-balik makanan (ayam) – membalikkan badan – berjalan ke arah kompor yang berada di belakangnya – mengamati minyak yang sudah dituangkan di wajan penggorengan sambil sesekali membungkukkan badan melihat nyala api – membalikkan badan – berjalan ke tungku bakaran – membolak-balikkan makanan (ayam) sebentar – diberikan ke PDG 2 yang telah menyiapkan sajian untuk pembeli. PDG 1 berjalan ke meja saji mengambil makanan (ayam) yang ditaruh di meja saji – berjalan ke kompor dan memasukkan makanan ke dalam wajan penggorengan – membalikkan badan berjalan ke 	<p>1. Bangku.</p>  <p>2. Meja saji.</p>  <p>3. Meja racik (gerobak)</p>  <p>4. Kompor (tempat penggorengan) gas.</p>  <p>5. Tikar.</p>

	<p>PDG 2 – mengambil piring sajian yang sudah siap saji – berjalan ke arah pembeli yang duduk menunggu makanan – berjalan kembali lagi ke arah penggorengan. PDG 3 setelah menyajikan minuman kepada pembeli – berjalan ke arah tempat cuci – duduk mencuci peralatan makan yang kotor di samping kanan warung tenda. PDG 1 berjalan ke arah PDG 2 – membawa ayam goreng yang sudah matang dan sudah diletakkan di piring – diletakkan di meja saji untuk dipersiapkan – setelah PDG 2 menyiapkan sajian – PDG 1 berjalan membawa pesanan makanan ke arah pembeli yang duduk menunggu di dalam warung tenda – berjalan kembali lagi ke meja saji – membantu PDG 2 membersihkan meja saji – PDG 1 dan 2 duduk di bangku belakang meja saji – ngobrol. PDG 3 berjalan bolak-balik membawa peralatan makan kotor dan diletakkan di tempat cuci – kembali lagi berjalan ke arah pembeli dengan membawa air</p>	
--	--	--

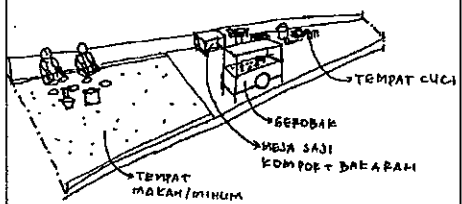
untuk cuci tangan dan kembali
lagi ke tempat cuci – duduk
mencuci peralatan makan
kotor.



Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 17.00

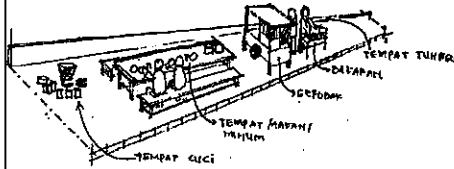
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	Ayam Goreng/ bakar "KALASAN" (50 m ke 12) (Potongan C-6)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang A laki-laki remaja. Melayani pembeli yang memilih ayam – memasukkan ayam yang dipilih pembeli ke dalam panci bumbu – menghidupkan kompor penggorengan/bakaran – mengambil ayam yang dibumbui dalam penggorengan/ pembakaran – meletakkan ayam di jepitan pembakaran – menggoreng/membakar ayam. • Pedagang B laki-laki remaja Menyiapkan lalapan + piring nasi + piring ayam + tempat cuci tangan – membuat minuman – menyajikan makanan/minuman kepada pembeli – memberesi gelas + piring kotor – mencuci gelas + piring kotor – menghitung dan menerima pembayaran dari pembeli. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tikar tempat makan/minum pembeli. - Gerobak tempat ayam, piring. - Meja saji + minuman. - Tabung kompor. - Bakaran. - Tempat cuci.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 17.00

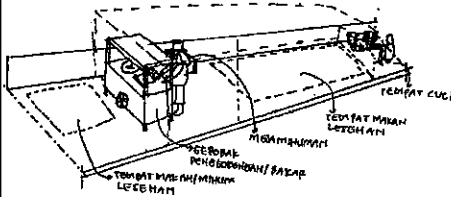
Zona : Jalur Pedestrian sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
2	Sate Ayam "CAK KADIR" (50 m ke 12) (Potongan C-7)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang A laki-laki dewasa. Menyiapkan bakaran sate – membakar dan mengipasi sate mentah – membumbui sate mentah dan meletakkan di atas bakaran – mencuci piring dan gelas kotor. • Pedagang B laki-laki dewasa Menyajikan sate matang di atas piring + nasi/lontong – maracik potongan cabai, bawang beserta sambalnya di atas piring sate/ pembungkus – membungkus sate + bumbunya untuk pembeli yang dibawa pulang – menghitung dan menerima pembayaran dari pembeli. 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja makan dan minum pembeli. - Gerobak. - Bakaran sate. - Meja persediaan minuman + makanan. - Tempat duduk pembeli yang dibawa pulang. - Tenda.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

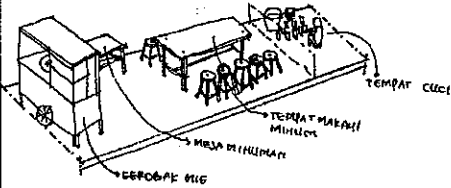
Zona : Jalur Pedestrian Sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	Ayam Goreng "AL- BAROKAH" (50 m ke 14) (Potongan C-10)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang A perempuan dewasa Menggoreng/membakar ayam – meracik lalapan + sambal + nasi di atas piring – menghi- tung + menerima pembayaran dari pembeli. • Pedagang B laki-laki dewasa. Membuat minum – memberesi gelas + piring kotor – mencuci gelas + piring kotor – memin- dahkan gelas + piring dari tem- pat cuci ke meja racikan – menyajikan makanan/minuman kepada pembeli. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tikar untuk makan. - Gerobak menggoreng/ membakar + meracik. - Meja minuman, gelas + piring.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

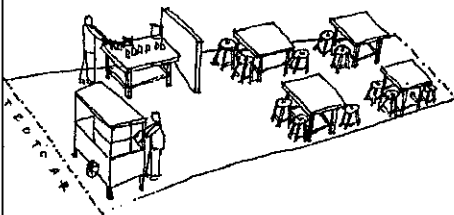
Zona : Jalur Pedestrian Sebelah Timur

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
2	Mie Ayam "SALAM" (50 m ke 17) (Potongan C-11)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang laki-laki dewasa <p>Membuat mie ayam – membuat minuman – menyajikan mie ayam dan minuman kepada pembeli – membersihkan meja makan/minum – mencuci gelas + mangkuk kotor – menerima pembayaran.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Gerobak mie. - Meja buat minuman. - Meja makan/minum pembeli. - Bangku duduk pembeli.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian Sebelah Timur

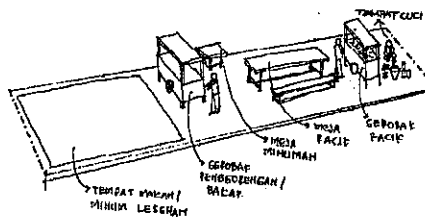
NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
3	Mie Ayam "NIRWANA" + Bakso (50 m ke 18)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang A laki-laki remaja Membuat mie ayam/bakso. • Pedagang B laki-laki remaja. Menyajikan mie/bakso + minuman kepada pembeli – membuat minuman – mempersiapkan gelas dan mangkuk kotor – mencuci gelas + mangkuk kotor – menghitung + menerima pembayaran. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gerobak mie/bakso. - Meja buat minuman. - Meja + bangku makan/minum pembeli.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

Zona : Jalur Pedestrian Sebelah Timur

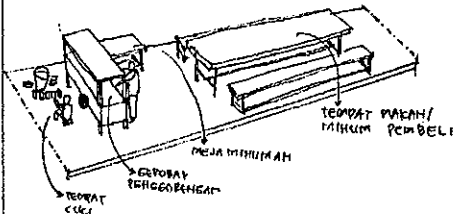
NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
4	Ayam Panggang/ Goreng "MAS AGUS" (50 m ke-20) (Potongan C-14, C-15, C-16)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang A laki-laki remaja Membumbui, menggoreng/ membakar ayam. • Pedagang B laki-laki remaja Membuat minuman – memasak air – memberesi gelas/piring kotor – mengambil gelas/piring bersih. • Pedagang C laki-laki remaja Menyajikan makanan/minuman kepada pembeli – menghitung/ menerima pembayaran dari pembeli. • Pedagang D laki-laki remaja Meracik lalapan, menyiapkan tempat cuci tangan – mem- beresi gelas/piring kotor • Pedagang E laki-laki remaja Mencuci gelas/piring kotor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tikar makan/minum pembeli. - Gerobak goreng/bakar - Meja racik lalapan. - Meja minuman. - Gerobak racik, tempat cuci tangan.



Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.00

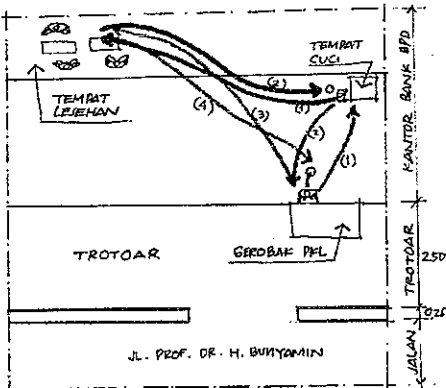
Zona : Jalur Pedestrian Sebelah Timur

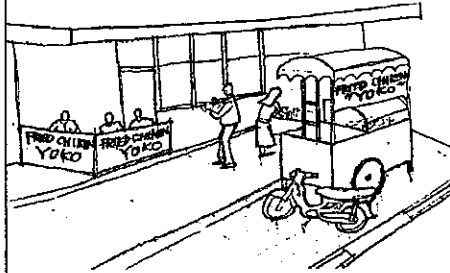
NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
5	Sea Food "LAMONGAN INDAH" (50 m ke-20) (Potongan C-17)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang A laki-laki remaja Membumbui, menggoreng/ membakar makanan -- meracik lalapan + sambal + nasi di piring -- menghitung/menerima pembayaran dari pembeli. • Pedagang B laki-laki remaja Menyajikan makanan/minuman kepada pembeli -- membuat mi- numan -- membersihkan/mem- beresi meja, gelas dan piring -- mencuci piring + gelas kotor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gerobak penggoreng-an/bakar. - Meja minuman. - Meja makan/minum pembeli.

Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.40

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Barat

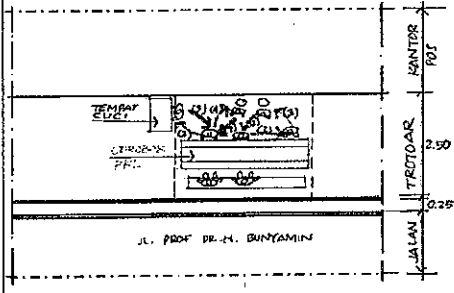
NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Fried Chicken dengan Lesehan "YOKO" 1 orang wanita dan 1 orang pria. (50 m ke 4) (Potongan B-3)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 (pria) duduk di belakang gerobak – melihat kearah pembeli – mendekat (berjalan) – menawarkan lesehan – mengambil piring – berbicara dengan pedagang 2 (wanita) – mengambil nasi dan fried chicken – membawa ke lesehan – kembali ke tempat duduk semula. (—) • Pedagang 2 (wanita) mencuci piring dan gelas – mengelap gelas – mengisi minuman sesuai pesanan – membawa ke tempat lesehan – kembali ke tempat cuci piring sambil duduk. (—) 	

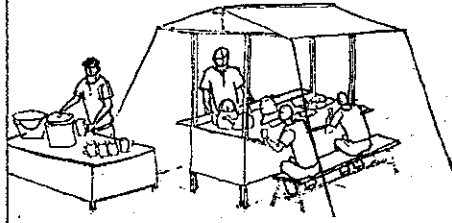


Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.30

Zona/Ruas : Jalur Pedestrian sebelah Barat

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Wedang Jahe 2 orang pria (50 m ke 5) (Potongan B-4)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 berbicara dengan pembeli yang masuk tenda mengambil sendok dan memilih jenis nasi bungkus – memberikan kepada pembeli – berjalan ke tempat duduk. (—) • Pedagang 2 duduk-duduk, berbicara dengan pedagang 1 – berdiri berjalan ke arah pembeli (1) – mengambil gelas – membuat minuman sesuai dengan pesanan – berjalan ke arah pembeli – memberikan minuman (2) – duduk kembali pada kursi semula (3). (—) 	

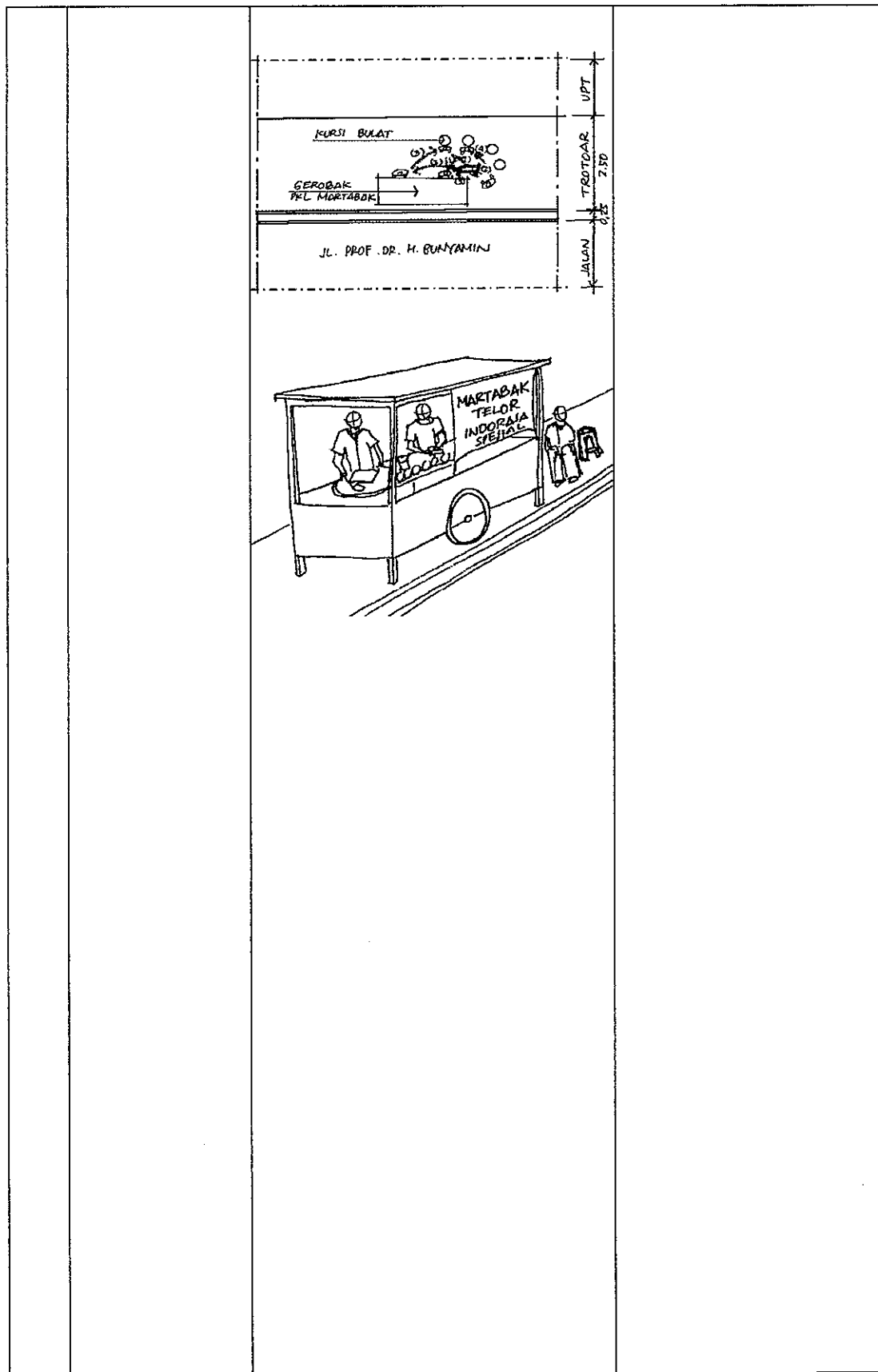


Hari/Tanggal : Kamis/14 Agustus 2003

Jam : 19.45

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Barat

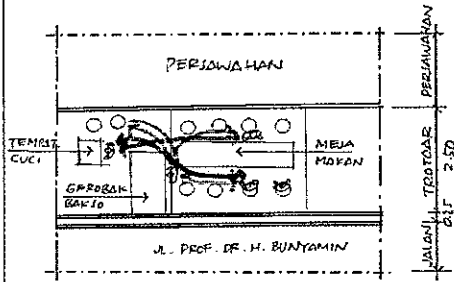
NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Martabak Telor "INDORASA SPESIAL" 2 orang pria (50 m ke 5) (Potongan B-5)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 duduk-duduk di samping gerobak – berdiri berjalan kearah pembeli (1) – berbicara sebentar – berjalan kearah penggorengan (2) – menyalakan kompor – membuat adonan – setelah masak diberikan pada pedagang 2 – berjalan kearah tempat duduk semula – duduk beristirahat (3). (—) • Pedagang 2 duduk-duduk – berbicara dengan pembeli di sampingnya – berdiri – berjalan di samping pedagang 1 (1) – mengiris martabak dan membungkusnya – berjalan kearah pembeli memberikan martabak (2) – menerima pembayaran – berjalan ke arah laci gerobak mengambil uang kembalian (3) – berjalan kearah pembeli dan memberikan uang pengembalian (4) – lalu duduk kembali. (—) 	

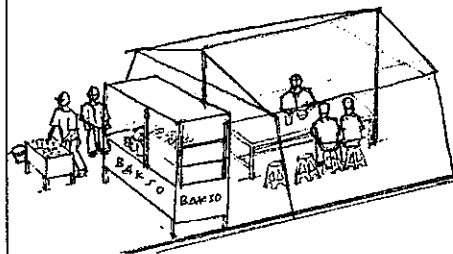


Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 20.00

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Barat

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Bakso 2 orang pria (50 m ke 7) (Potongan C-4)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 berbincang-bincang dengan pedagang 2 sambil duduk di samping gerobak – berjalan ke arah pembeli yang masuk ke tenda – menuju gerobak – membuat bakso sesuai pesanan – menyerahkan pada pembeli – kembali ke tempat duduk semula. (—) • Pedagang 2 sedang mencuci mangkuk – berjalan ke arah pembeli – kembali ke tempat meja racik – membuat minuman – membawa minuman ke tempat pembeli – kembali ke tempat cuci melanjutkan mencuci mangkuk dan gelas. (—) 	

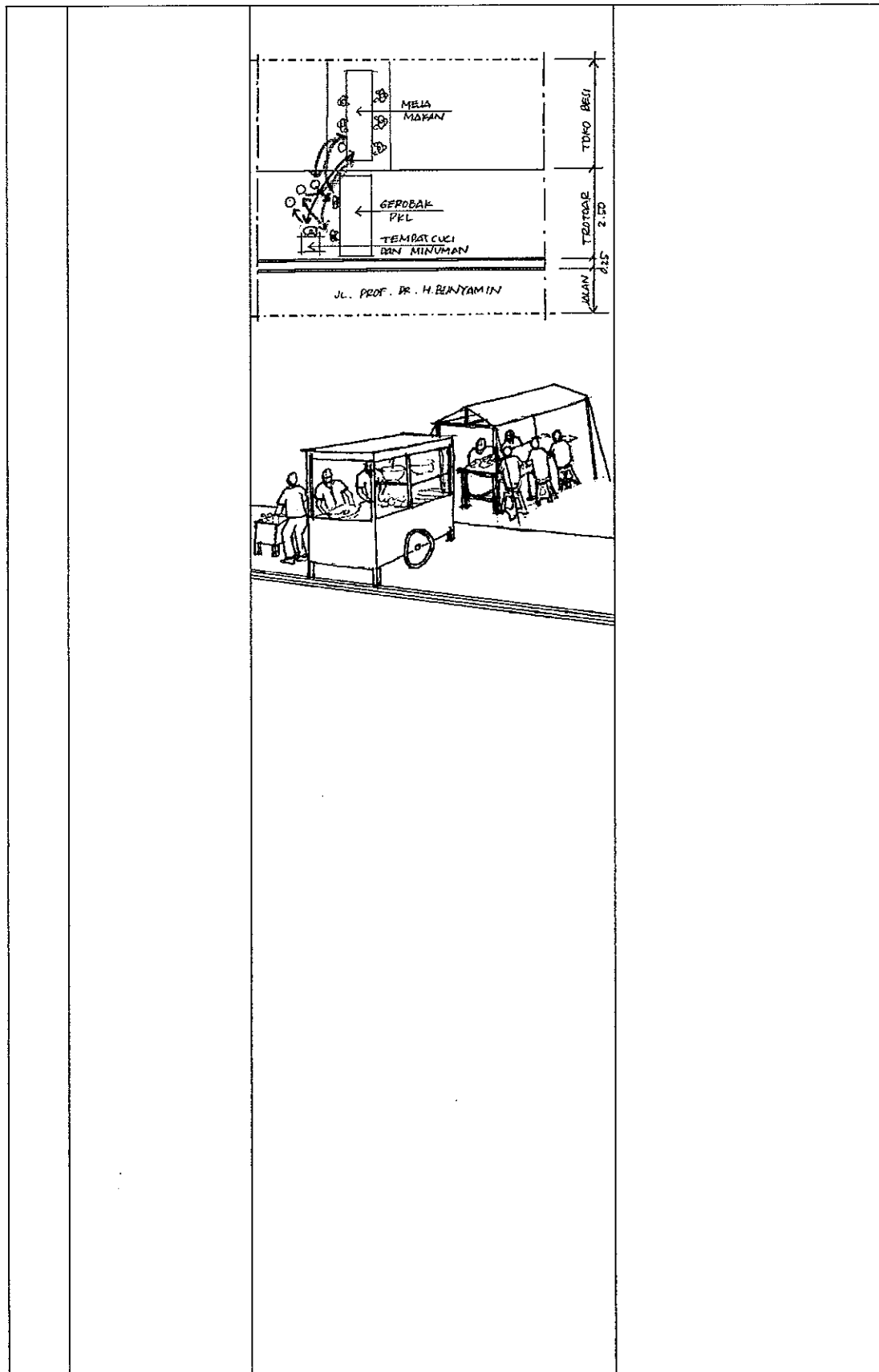


Hari/Tanggal : Kamis, 14 Agustus 2003

Jam : 19.50

Zona : Jalur Pedestrian sebelah Barat

NO	AKTOR/ PELAKU	AKTIVITAS	PROPERTIES
1	PKL Nasi Goreng, Bakmi Rebus dan Capjay 3 orang pria (50 m ke 11) (Potongan C-8)	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang 1 duduk – berdiri lalu berjalan ke arah pembeli yang masuk tenda (1) – berbicara – berjalan ke tempat penggorengan (2) – menyalakan kompor – memasak sesuai dengan pesanan – (3) duduk ke tempat semula. (—) • Pedagang 2 duduk di samping pedagang 1 – berdiri berjalan di samping pedagang 1 – menyiapkan dan menata menu – berjalan ke pembeli – duduk kembali ke tempat duduk semula. (—) • Pedagang 3 mencuci gelas dan piring – membuat minum sesuai pesanan – membawa minuman kepada pembeli – kembali ke tempat cuci – duduk di dekat pedagang 1 dan 2 lalu berbincang-bincang. (—) 	



6. Data Jumlah PKL (Pedagang Kaki Lima)

TABEL 4.14

DATA JUMLAH PKL (PEDAGANG KAKI LIMA)

a. Data PKL di tiap Zona yang menggunakan Lebar Jalur Pedestrian pada Siang Hari

NO	ZONA	LEBAR JALUR PEDESTRIAN		JUMLAH	%	%	
		PENUH	SEBAGIAN			PENUH	SEBAGIAN
1	I		5	5	20.83333333	0	20.833333
	Jl. Riyanto - Jl. Kampus						
2	II	1	10	11	45.83333333	4.166667	41.666667
	Jl. Kampus - Jl. G. Muria						
3	III	3	5	8	33.33333333	12.5	20.833333
	Jl. G. Muria - Jl. DR. Soeharso						
	JUMLAH	4	20	24	100	16.666667	83.333333
	PROSENTASE	16.666667	83.333333	(N)	100		

b. Data PKL di tiap Zona yang menggunakan Lebar Jalur Pedestrian pada Malam Hari

NO	ZONA	LEBAR JALUR PEDESTRIAN		JUMLAH	%	%	
		PENUH	SEBAGIAN			PENUH	SEBAGIAN
1	I	14	3	17	18.88888889	15.55556	3.333333
	Jl. Riyanto - Jl. Kampus						
2	II	50	2	52	57.77777778	55.55556	2.222222
	Jl. Kampus - Jl. G. Muria						
3	III	17	4	21	23.33333333	18.88889	4.444444
	Jl. G. Muria - Jl. DR. Soeharso						
	JUMLAH	81	9	90	100	90	10
	PROSENTASE	90	10	(N)	100		

7. Lalu-lintas Harian Rata-rata (LHR)

TABEL 4.15

LALU-LINTAS HARIAN RATA-RATA (LHR)
JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
TANGGAL 19 FEBRUARI 2003

Hari/Tanggal : Rabu/19-2-2003

NO	RUAS	JAM	BUS/TRUCK		MOBIL		SPD. MOTOR			LHR (smp/jam)
			emp = 1,30		emp = 1,00		emp = 0,20			
			U	S	U	S	U	S		
1	A	06.00 - 07.00	3	5	104	139	275	583	425	
		13.00 - 14.00	5	6	180	240	587	643	680	
		19.00 - 20.00	2	3	111	113	417	450	440	
2	B	06.00 - 07.00	5	3	150	168	200	742	517	
		13.00 - 14.00	18	6	233	195	843	580	744	
		19.00 - 20.00	15	1	133	69	676	380	434	
3	C	06.00 - 07.00	5	14	154	292	330	693	675	
		13.00 - 14.00	7	26	284	460	990	1127	1210	
		19.00 - 20.00	2	6	136	236	410	886	642	
4	D	06.00 - 07.00	3	2	160	216	435	550	580	
		13.00 - 14.00	2	13	275	376	750	583	937	
		19.00 - 20.00	6	2	240	128	675	420	597	

Catatan : U = Arah Ke Utara ; S = Arah Ke Selatan

emp = ekivalensi mobil penumpang ; smp = satuan mobil penumpang

TABEL 4.16

LALU-LINTAS HARIAN RATA-RATA (LHR)
JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
TANGGAL 20 FEBRUARI 2003

Hari/Tanggal : Kamis/20-2-2003

NO	RUAS	JAM	BUS/TRUCK		MOBIL		SPD. MOTOR			LHR (smp/jam)
			emp = 1,30		emp = 1,00		emp = 0,20			
			U	S	U	S	U	S		
1	A	06.00 - 07.00	3	4	152	153	544	684	422	
		13.00 - 14.00	9	17	205	247	635	671	747	
		19.00 - 20.00	5	7	143	107	400	452	436	
2	B	06.00 - 07.00	5	2	134	248	562	661	636	
		13.00 - 14.00	28	5	257	237	762	785	846	
		19.00 - 20.00	9	4	147	124	548	691	536	
3	C	06.00 - 07.00	1	6	150	227	425	592	590	
		13.00 - 14.00	9	17	349	398	685	946	1170	
		19.00 - 20.00	1	4	155	202	540	565	585	
4	D	06.00 - 07.00	1	4	228	202	485	484	630	
		13.00 - 14.00	12	14	313	321	835	804	996	
		19.00 - 20.00	4	4	210	151	565	495	583	

Catatan : U = Arah Ke Utara ; S = Arah Ke Selatan

emp = ekivalensi mobil penumpang ; smp = satuan mobil penumpang

TABEL 4.17

LALU-LINTAS HARIAN RATA-RATA (LHR)
JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
TANGGAL 21 FEBRUARI 2003

Hari/Tanggal : Jumat/21-2-2003

NO	RUAS	JAM	BUS/TRUCK		MOBIL		SPD.MOTOR		LHR (smp/jam)
			emp = 1,30		emp = 1,00		emp = 0,20		
			U	S	U	S	U	S	
1	A	06.00 - 07.00	2	2	108	146	418	670	477
		13.00 - 14.00	7	6	203	230	542	645	687
		19.00 - 20.00	3	6	143	138	448	534	489
2	B	06.00 - 07.00	4	2	177	220	432	632	618
		13.00 - 14.00	19	5	223	224	745	703	768
		19.00 - 20.00	5	3	134	174	652	802	609
3	C	06.00 - 07.00	2	4	136	184	350	511	500
		13.00 - 14.00	4	7	237	313	687	617	825
		19.00 - 20.00	2	3	163	333	600	691	761
4	D	06.00 - 07.00	2	3	180	227	505	494	613
		13.00 - 14.00	11	6	173	227	527	565	641
		19.00 - 20.00	2	2	125	122	485	495	448

Catatan : U = Arah Ke Utara ; S = Arah Ke Selatan

emp = ekivalensi mobil penumpang ; smp = satuan mobil penumpang

8. Kecepatan Lalu-lintas Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin

TABEL 4.18

KECEPATAN LALU-LINTAS JL. PROF. DR. H. BUNYAMIN PURWOKERTO
PADA TANGGAL 19, 20, 21 FEBRUARI 2003

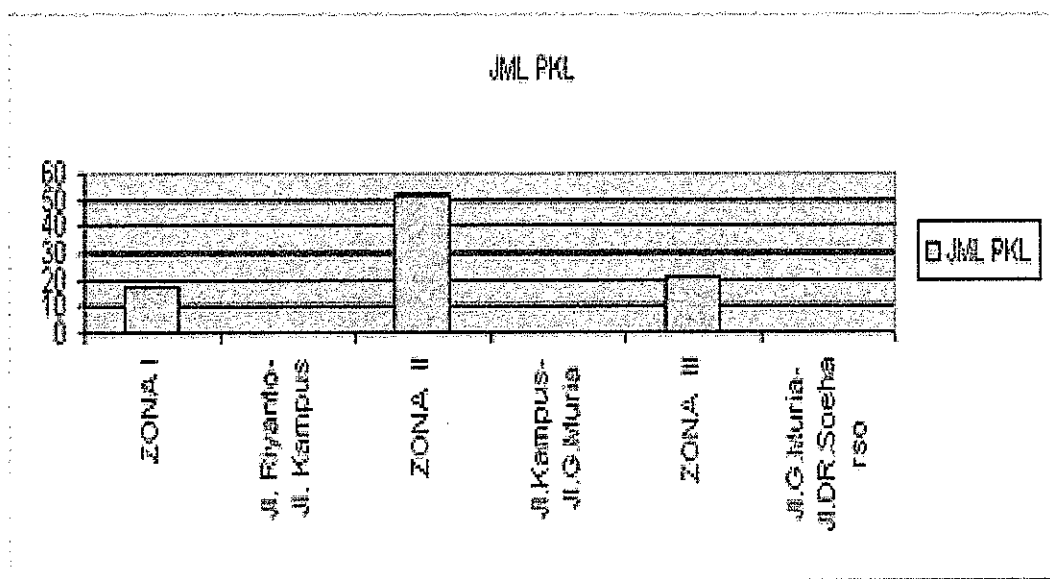
NO	RUAS (PANJANG)	JAM	KECEPATAN (KM/JAM)								
			ARAH UTARA - SELATAN			ARAH SELATAN - UTARA					
			19-2-2003	20-2-2003	21-2-2003	19-2-2003	20-2-2003	21-2-2003	19-2-2003	20-2-2003	21-2-2003
1	A (702 m)	06.00 - 07.00	46,29	47,33	53,32	45,54	41,95	41,95	41,95		
		13.00 - 14.00	47,91	49,80	50,80	41,26	45,13	43,57			
		19.00 - 20.00	40,93	38,29	40,76	32,82	25,99	26,51			
2	B (217 m)	06.00 - 07.00	33,67	35,83	33,67	19,29	25,20	23,67			
		13.00 - 14.00	23,67	25,20	19,53	15,62	17,86	26,94			
		19.00 - 20.00	23,49	30,05	17,17	15,39	17,17	11,05			
3	C (830 m)	06.00 - 07.00	37,73	41,04	41,62	45,10	50,43	40,52			
		13.00 - 14.00	29,66	30,41	29,81	34,95	37,82	37,12			
		19.00 - 20.00	28,80	27,07	32,93	39,84	39,19	49,25			
4	D (687 m)	06.00 - 07.00	36,37	39,01	36,42	45,80	46,45	39,10			
		13.00 - 14.00	43,77	43,58	39,41	44,16	45,80	44,76			
		19.00 - 20.00	40,21	40,02	32,65	36,11	32,98	34,51			
5	A - D/D - A (2436 m)	06.00 - 07.00	38,98	41,48	41,70	40,55	43,04	38,09			
		13.00 - 14.00	36,09	37,04	34,70	34,70	37,68	39,37			
		19.00 - 20.00	33,70	33,19	32,01	32,33	29,83	29,39			

C. Hasil Penelitian

1. Hasil Analisa Data Persepsi Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian

a. Data Minat Pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian yang terbagi dalam Zona I, II dan III

Dengan memperhatikan Gambar 4.84 dibawah ini, minat pedagang kaki lima cenderung memilih daerah jalur pedestrian di Zona II jumlah pedagang kaki lima mencapai 58%, kemudian disusul daerah jalur pedestrian di Zona III jumlah mencapai 23% , dan jumlah minat yang paling sedikit jalur pedestrian di Zona I (19%)



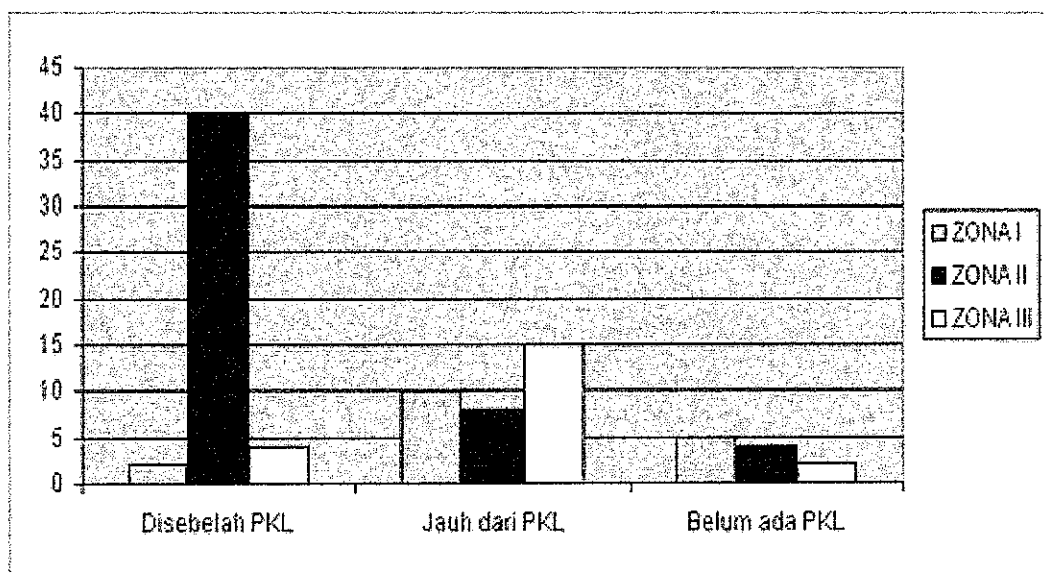
Gambar 4.84 : Grafik Data Jumlah PKL Jalur Pedestrian Jl. Prof. Dr. H.

Bunyamin pada Zona I, II dan III, Waktu Jam 17.00 – 24.00

b. Data Kelompok respons pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian pada Zona I, II dan III

Gambar 4.85 menjelaskan bahwa. respons pedagang kaki lima yang terdiri dari; berjualan disebelah pedagang kaki lima yang sudah ada, berjualan

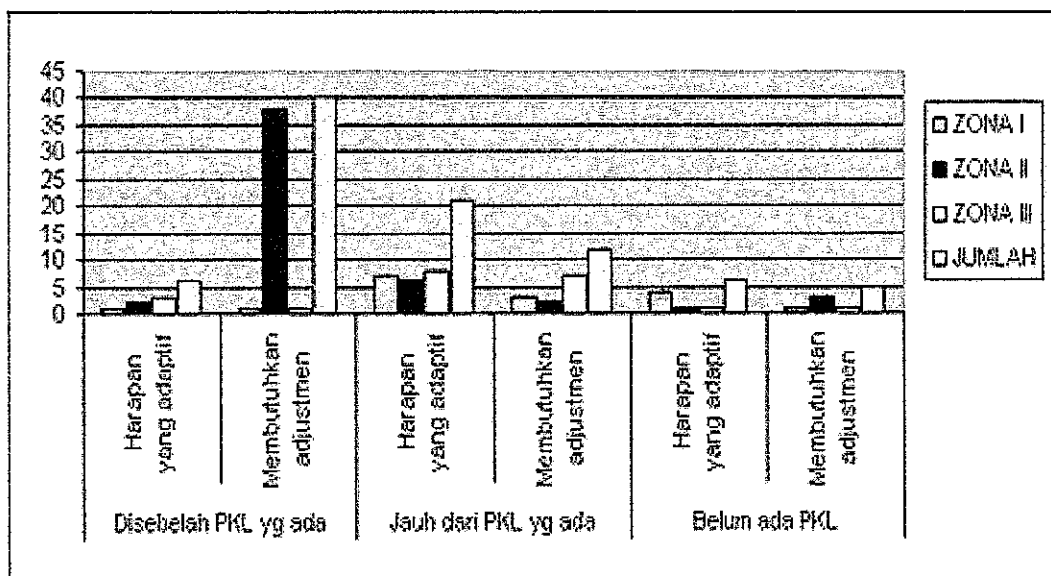
jauh dari pedagang kaki lima yang ada dan berjualan mencari tempat yang belum ada PKL dikaitkan dengan pemilihan sebagai lokasi berdasarkan Zona I,II dan III. Untuk respons berjualan disebelah PKL di Zona II menjadi urutan tertinggi mencapai 44,4%, sedangkan urutan ke dua di Zona III mencapai 4,4%. Respons berjualan jauh dari PKL yang ada urutan yang pertama di Zona III mencapai 16,7%, sedangkan urutan kedua berada di Zona I mencapai 11,1%. Respons berjualan mencari tempat yang belum ada PKL nya, urutan terbanyak berada di zona I mencapai 5,6%, sedangkan urutan kedua daerah Zona II mencapai 4,4%, dan jumlah paling sedikit yang dipilih adalah Zona III mencapai 2,2%.



Gambar 4.85 : Grafik Data Kelompok Respons PKL terhadap Lokasi Jalur Pedestrian Jl. Prof. Dr. H. Bunyamin Sesuai Zona I, II dan III

- c. Data harapan persepsi pedagang kaki lima yang terdiri dari : harapan yang adaptif (meyessuaikan diri) dan harapan adjustment (merubah) dalam hubungannya lokasi/ tempat yang dipergunakan berjualan pada Zona I,II dan III.

Dengan Gambar 4.86 memberikan penjelasan mengenai harapan persepsi pedagang kaki lima yang terkuat adalah harapan membutuhkan adjustment bila dihubungkan dengan respons pedagang kaki lima cenderung memilih berjualan disebelah PKL yang ada terhadap tempat/lokasi di Zona II mencapai 42,2%, kemudian urutan kedua harapan yang adaptif dihubungkan dengan respons pedagang kaki lima terhadap lokasi/tempat Zona III mencapai 8,9% dan jumlah terendah adalah harapan yang adaptif dihubungkan dengan respons berjualan belum ada PKL terhadap tempat/lokasi di Zona I mencapai 4,4%.



Gambar 4.86 : Grafik Data Harapan PKL terhadap Lokasi Jalur Pedestrian Jl.

Prof. Dr. H. Bunyamin pada Zona I, II dan III.

2. Hasil Analisa Data Persepsi Pedagang Kaki Lima terhadap Atribut yang Dibutuhkan
 - a. Data persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut kenyamanan, aktivitas dan kesesakkan pada jalur pedestrian di Zona I.

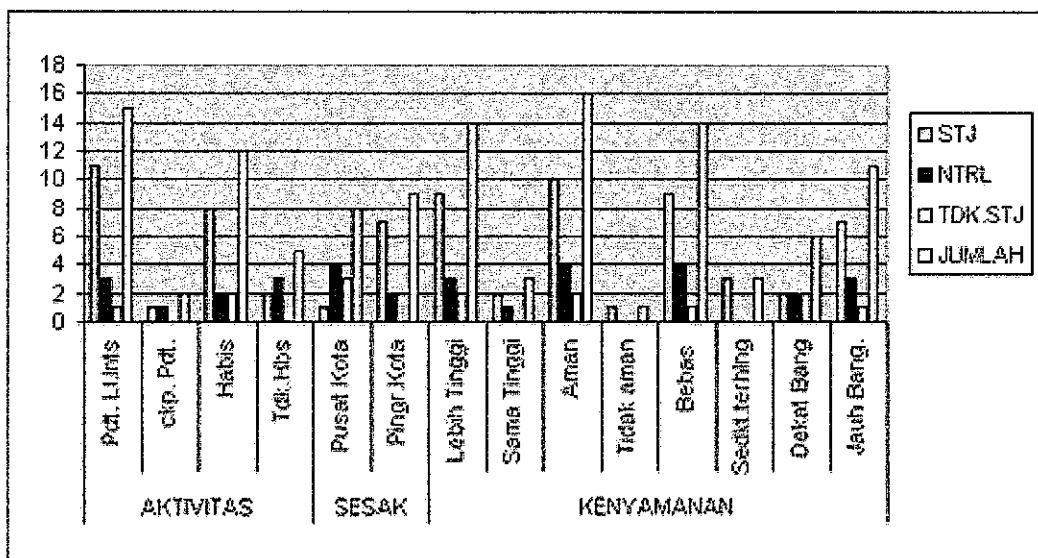
Memperhatikan Gambar 4.87 serta Gambar 4.50 dan 4.51, atribut kenyamanan yang diperoleh dari 17 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1). Bahwa setting jalur pedetrian Zona I aman untuk berjualan, diperlihatkan pernyataan setuju (11%), netral (4%) dan kondisi tidak aman (1%).
- 2). Kondisi jalur pedestrian lebih tinggi dari peil jalan raya sangat diminati hal ini nampak pada pernyataan setuju mencapai (10%), sedang yang menyatakan netral (3%), dan yang menyatakan sama tinggi peilnya tidak ada (0%).
- 3). Tempat yang diinginkan tempat datar bebas tidak terhalang apapun (tidak ada pohon, bak bunga, tiang listrik/telepon) dengan diperlihatkan pernytaan setuju (10%), yang menyatakan netral (4%) dan yang menyatakan tempat datar dan terhalang/sedikit terhalang tidak ada (0%).
- 4). Posisi tempat jualan lebih disukai tempat yang jauh dari bangunan yang ada, diperlihatkan pernyataan setuju (7%), sedangkan pernyataan netral (2%) dan pernyataan tidak setuju (1%), dekat dengan bangunan yang sudah ada.

Dengan memperhatikan Gambar 4.87 serta Gambar 4.50 dan 4.51 atribut aktivitas yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1). Tempat yang dikehendaki adalah daerah yang padat lalu-lintas (padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki) diperlihatkan pernyataan setuju (12%), netral (3%) dan yang meyakini tidak setuju hanya (1%) untuk daerah cukup padat lalu-lintas.
- 2). Hasil jualan yang diinginkan habis terjual kondisi tersebut diperlihatkan pernyataan setuju (8%), pernyataan netral (2%) dan yang menyatakan tidak setuju (2%) yang artinya hasil jualan tidak habis.

Masih memperhatikan Gambar 4.87, atribut kesesakkan yang diperoleh adalah sebagai berikut : alternatif memilih tempat untuk jualan yang diminati adalah daerah pinggir kota, diperlihatkan pernyataan setuju (7%), sedangkan pernyataan netral mencapai (4%), dan yang tidak setuju sebanyak (3%) memilih tempat di pusat kota.



Gambar 4.87 : Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona I terhadap Atribut Kenyamanan, Aktivitas dan Kesesakkan

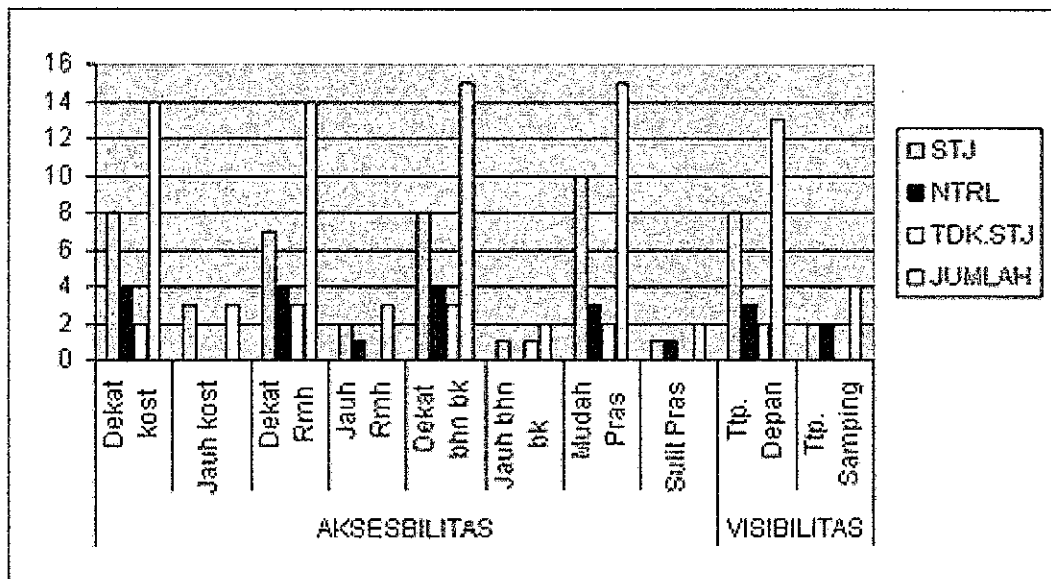
- b. Data persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut aksesibilitas dan visibilitas pada jalur pedestrian di Zona I

Memperhatikan Gambar 4.88 serta Gambar 4.50 dan 4.51, atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 17 responden menyatakan sebagai berikut:

1. Bahwa setting Jalur pedestrian Zona I sangat mudah mendapatkan prasarana (lampu neon, air bersih, saluran pembuangan) untuk berjualan, diperlihatkan pernyataan setuju (10%), netral (3%) dan tidak setuju (0%), artinya sulit mendapatkan prasarana.

2. Untuk memperoleh bahan pokok untuk diolah dari tempat jualan sangat dekat, diperlihatkan pernyataan setuju mencapai (8%), sedang yang menyatakan netral (4%), dan yang menyatakan tidak setuju (1%).
3. Tempat yang diinginkan dekat jangkauan dilingkungan tempat kost para mahasiswa yaitu diperlihatkan pernyataan setuju (8%), yang menyatakan netral (4%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), jauh jangkauan lingkungan tempat kost mahasiswa.
4. Jarak dari dan kembali ke rumah pedagang kaki lima sangat dekat dengan diperlihatkan pernyataan setuju mencapai (5%), kemudian yang menyatakan netral (3%), dan yang menyatakan tidak setuju (0%) jauh dari rumah pedagang kaki lima.

Dengan memperhatikan Gambar 4.88 serta Gambar 4.50 dan 4.51, atribut visibilitas yang diperoleh adalah sebagai berikut : dengan menutup/memasang tenda dibagian depan tempat jualan serta dengan diberi tulisan dan gambar mereka beranggapan lebih mudah dikenali oleh para calon pembeli, diperlihatkan pernyataan setuju (8%), netral (3%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) untuk menutup/memasang tenda dibagian sampingnya.



Gambar 4.88 : Grafik data Persepsi PKL yang berada di Zona I terhadap Atribut Aksesibilitas dan Visibilitas

- c. Data persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut kenyamanan, aktivitas dan kesesakan pada jalur pedestrian di Zona II

Memperhatikan Gambar 4.89 serta Gambar 4.51 s/d 4.54, atribut kenyamanan yang diperoleh dari 52 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1). Bahwa setting jalur pedestrian Zona II aman untuk berjualan, diperlihatkan pernyataan setuju (38%), netral (4%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), setting kondisi tidak aman.
- 2). Kondisi jalur pedestrian lebih tinggi dari peil jalan raya sangat diminati hal ini nampak pada pernyataan setuju mencapai (39%), sedang yang menyatakan netral (3%), dan yang menyatakan tidak setuju (0%), sama tinggi peilnya.
- 3). Tempat yang diinginkan tempat datar bebas tidak terhalang apapun (tidak ada pohon, bak bunga, tiang listrik/telepon) dengan diperlihatkan pernyataan

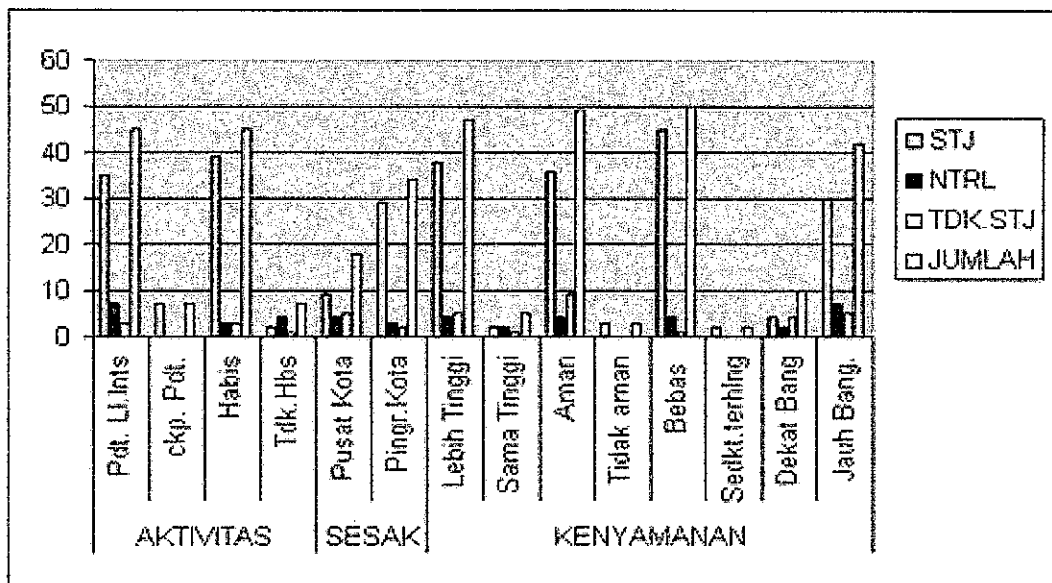
setuju (45%), yang menyatakan netral (4%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), tempat datar dan terhalang/sedikit terhalang .

- 4). Posisi tempat jualan lebih disukai tempat yang jauh dari bangunan yang ada, diperlihatkan pernyataan setuju (30%), sedangkan pernyataan netral (5%) dan pernyataan tidak setuju (5%), dekat dengan bangunan yang sudah ada.

Dengan memperhatikan Gambar 4.89 serta Gambar 4.51 s/d 4.54, atribut aktivitas yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- a). Tempat yang dikehendaki adalah daerah yang padat lalu-lintas (padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki) diperlihatkan pernyataan setuju (37%), netral (3%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) daerah cukup padat lalu-lintas.
- b). Hasil jualan yang diinginkan habis terjual kondisi tersebut diperlihatkan pernyataan setuju (40%), pernyataan netral (2%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) yang artinya hasil jualan tidak habis.

Masih memperhatikan Gambar 4.89, atribut kesesakkan yang diperoleh adalah sebagai berikut : alternatif memilih tempat untuk jualan yang diminati adalah daerah pinggir kota, diperlihatkan pernyataan setuju (39%), sedangkan pernyataan netral mencapai (4%), dan yang tidak setuju sebanyak (3%) memilih tempat di pusat kota.



Gambar 4.89 : Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona II terhadap Atribut Kenyamanan, Aktivitas dan kesesakkan

- d. Data persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut aksesibilitas dan visibilitas pada jalur pedestrian di Zona II

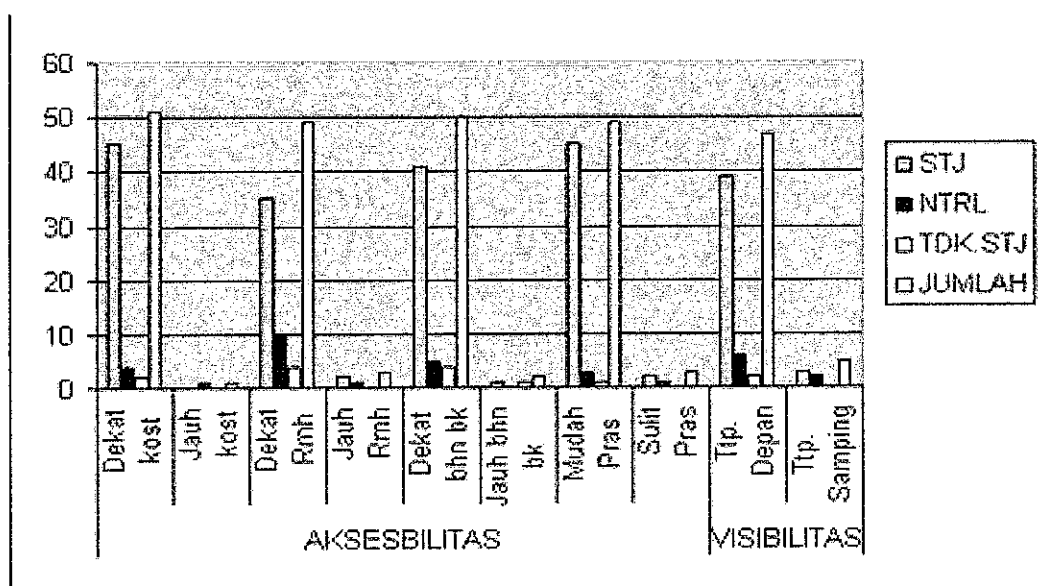
Memperhatikan Gambar 4.90 serta Gambar 4.51 s/d 4.54, atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 52 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1). Bahwa setting jalur pedestrian Zona II sangat mudah mendapatkan prasarana (lampu neon, air bersih, saluran pembuangan) untuk berjualan, diperlihatkan pernyataan setuju (45%), netral (3%) dan tidak setuju (0%), artinya sulit mendapatkan prasarana.
- 2). Untuk memperoleh bahan pokok untuk diolah dari tempat jualan sangat dekat, diperlihatkan pernyataan setuju mencapai (41%), sedang yang menyatakan netral (5%), dan yang meyakini tidak setuju (1%).
- 3). Tempat yang diinginkan dekat jangkauan dilingkungan tempat kost para mahasiswa yaitu diperlihatkan pernyataan setuju (46%), yang menyatakan

netral (4%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), jauh jangkauan lingkungan tempat kost mahasiswa.

- 4). Jarak dari dan kembali ke rumah pedagang kaki lima sangat dekat dengan diperlihatkan pernyataan setuju mencapai (35%), kemudian yang menyatakan netral (5%), dan yang menyatakan tidak setuju (0%) jauh dari rumah pedagang kaki lima.

Dengan memperhatikan Gambar 4.90 serta Gambar 4.51 s/d 4.54, atribut visibilitas yang diperoleh adalah sebagai berikut : dengan menutup/memasang tenda dibagian depan tempat jualan serta dengan diberi tulisan dan gambar mereka beranggapan lebih mudah dikenali oleh para calon pembeli, diperlihatkan pernyataan setuju (39%), netral (8%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) untuk menutup/memasang tenda dibagian sampingnya.



Gambar 4.90 : Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona II terhadap Atribut Aksesibilitas dan Visibilitas

- e. Data persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut kenyamanan, aktivitas dan kesesakan pada jalur pedestrian di Zona III

Memperhatikan Gambar 4.91 serta Gambar 4.54 s/d 4.61, atribut kenyamanan yang diperoleh dari 21 responden menyatakan sebagai berikut:

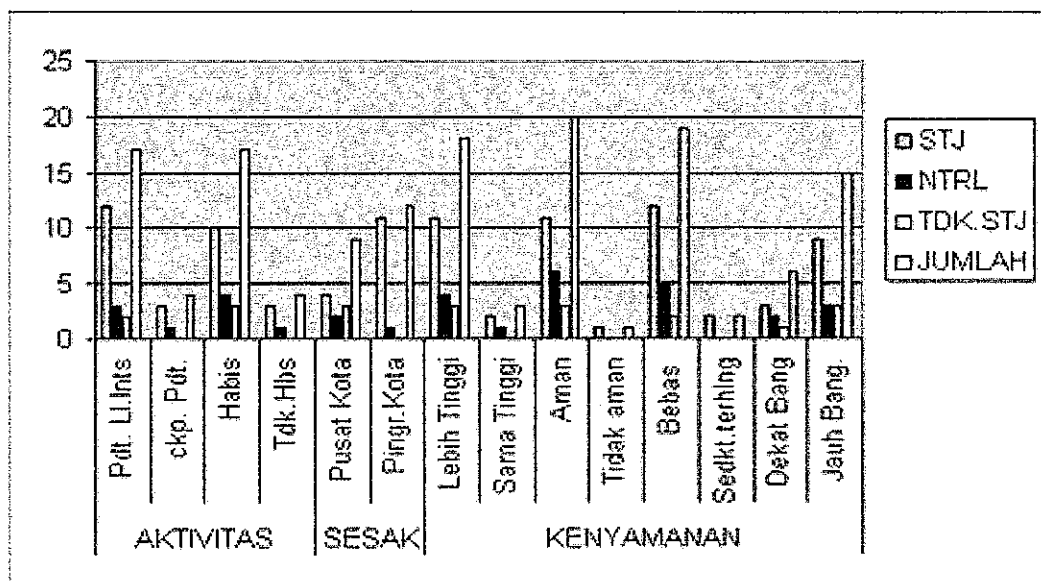
- 1). Bahwa setting jalur pedestrian Zona III aman untuk berjalan, diperlihatkan pernyataan setuju (11%), netral (6%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), setting kondisi tidak aman.
- 2). Kondisi jalur pedestrian lebih tinggi dari peil jalan raya sangat diminati hal ini nampak pada pernyataan setuju mencapai (11%), sedang yang menyatakan netral (3%), dan yang menyatakan tidak setuju (0%), sama tinggi peilnya.
- 3). Tempat yang diinginkan tempat datar bebas tidak terhalang apapun (tidak ada pohon, bak bunga, tiang listrik/telepon) dengan diperlihatkan pernyataan setuju (14%), yang menyatakan netral (5%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), tempat datar dan terhalang/sedikit terhalang.
- 4). Posisi tempat jualan lebih disukai tempat yang jauh dari bangunan yang ada, diperlihatkan pernyataan setuju (9%), sedangkan pernyataan netral (2%) dan pernyataan tidak setuju (0%), dekat dengan bangunan yang sudah ada.

Dengan memperhatikan Gambar 4.91 serta Gambar 4.54 s/d 4.61, atribut aktivitas yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1). Tempat yang dikehendaki adalah daerah yang padat lalu-lintas (padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki) diperlihatkan pernyataan setuju (13%), netral (3%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) daerah cukup padat lalu-lintas.

- 2). Hasil jualan yang diinginkan habis terjual kondisi tersebut diperlihatkan pernyataan setuju (10%), pernyataan netral (2%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) yang artinya hasil jualan tidak habis.

Masih memperhatikan Gambar 4.91, atribut kesesakkan yang diperoleh adalah sebagai berikut : alternatif memilih tempat untuk jualan yang diminati adalah daerah pinggir kota, diperlihatkan pernyataan setuju (11%), sedangkan pernyataan netral mencapai (4%), dan yang tidak setuju sebanyak (3%) memilih tempat di pusat kota.



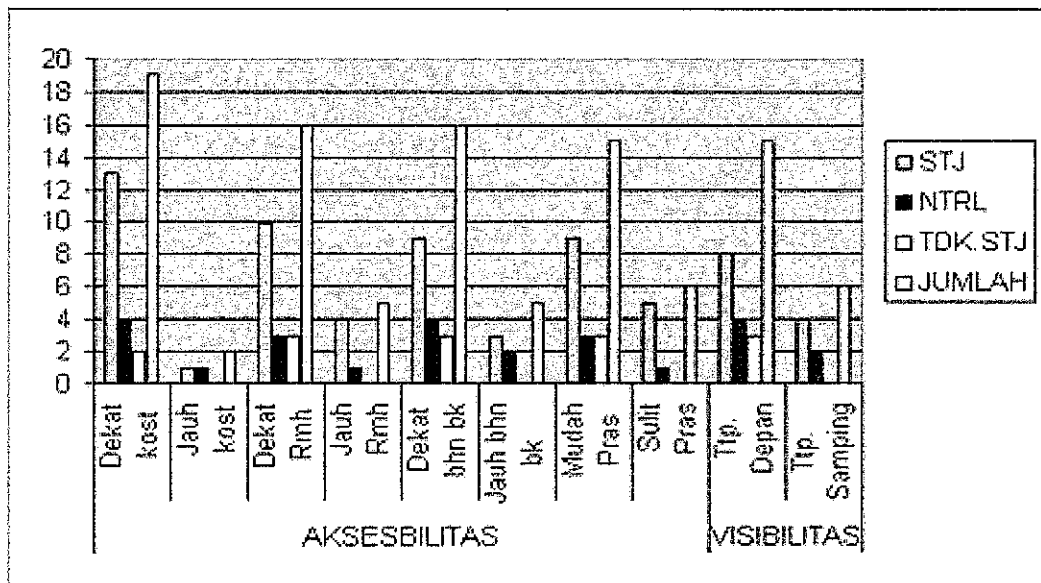
Gambar 4.91 : Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona III terhadap Atribut Kenyamanan, Aktivitas dan Kesesakkan

- f. Data persepsi pedagang kaki lima terhadap atribut aksesibilitas dan visibilitas pada jalur pedestrian di Zona III

Memperhatikan Gambar 4.92 serta Gambar 4.54 s/d 4.61, atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 21 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1). Bahwa setting jalur pedestrian Zona III sangat mudah mendapatkan prasarana (lampu neon, air bersih, saluran pembuangan) untuk berjualan, diperlihatkan pernyataan setuju (9%), netral (3%) dan tidak setuju (0%), artinya sulit mendapatkan prasarana.
- 2). Untuk memperoleh bahan pokok untuk diolah dari tempat jualan sangat dekat, diperlihatkan pernyataan setuju mencapai (9%), sedang yang menyatakan netral (3%), dan yang menyatakan tidak setuju (0%).
- 3). Tempat yang diinginkan dekat jangkauan dilingkungan tempat kost para mahasiswa yaitu diperlihatkan pernyataan setuju (13%), yang menyatakan netral (2%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%), jauh jangkauan lingkungan tempat kost mahasiswa.
- 4). Jarak dari dan kembali ke rumah pedagang kaki lima sangat dekat dengan diperlihatkan pernyataan setuju mencapai (10%), kemudian yang menyatakan netral (3%), dan yang menyatakan tidak setuju (0%) jauh dari rumah pedagang kaki lima.

Dengan memperhatikan Gambar 4.92 serta Gambar 4.54 s/d 4.61, atribut visibilitas yang diperoleh adalah sebagai berikut : dengan menutup/memasang tenda dibagian depan tempat jualan serta dengan diberi tulisan dan gambar mereka beranggapan lebih mudah dikenali oleh para calon pembeli, diperlihatkan pernyataan setuju (8%), netral (4%) dan yang menyatakan tidak setuju (0%) untuk menutup/memasang tenda dibagian sampingnya.



Gambar 4.92 : Grafik Data Persepsi PKL yang berada di Zona III terhadap Atribut Aksesibilitas dan Visibilitas

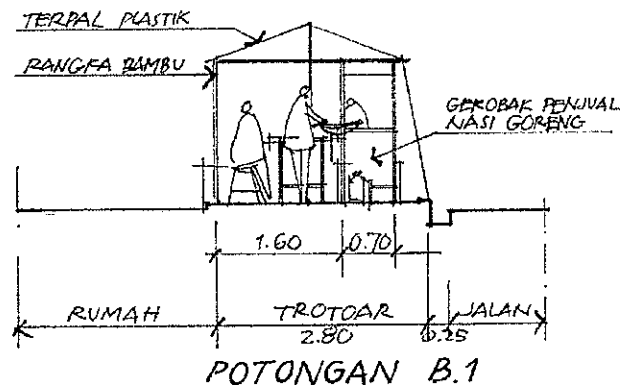
3. Hubungan Tuntutan Atribut Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian dengan Harapan yang Diminati

a. Hubungan tuntutan atribut pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona I dengan harapan yang adaptif

Memperhatikan Foto C.04 serta Gambar 4.68 Potongan B.1, hasil atribut secara berurutan berdasarkan kecenderungan frekwensi mutlak yang diperoleh dari 90 responden menyatakan sebagai berikut :



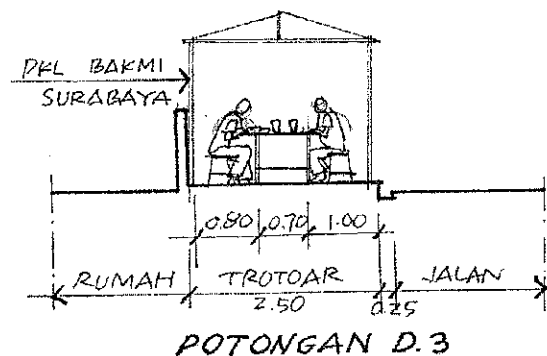
Foto C. 04 : Pedagang kaki lima (makanan) di sebelah selatan Unsoed pada sore/ malam hari

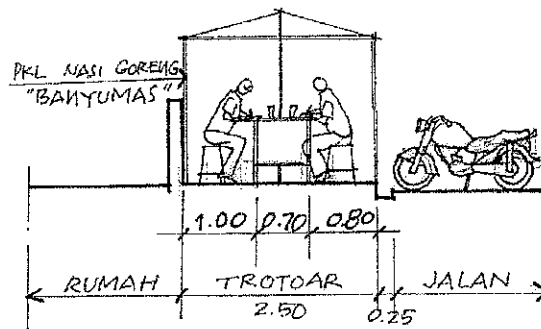


- 1). Atribut Aksesibilitas menjadi urutan I (pertama), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut :
 - a). Bahwa setting jalur pedestrian Zona I dekat dari lingkungan kost para mahasiswa, diperlihatkan pernyataan setuju (75%), netral (11%) dan pernyataan tidak setuju (5%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - b). Posisi setting jalur pedestrian tempat jualan sangat dekat dan mudah untuk memperoleh bahan baku kondisi ini nampak pada pernyataan setuju mencapai

(75%), sedang yang menyatakan netral (5%), dan yang menyatakan tidak setuju (10%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).

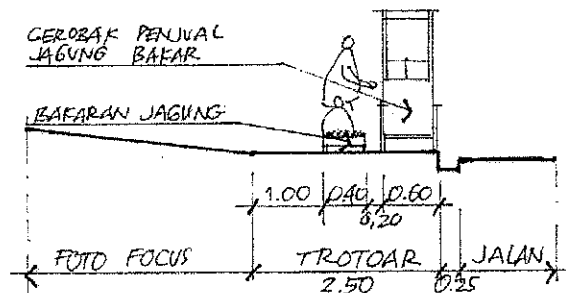
- c). Tempat/lokasi tempat jualan mudah mendapatkan prasarana pendukung diperlihatkan pernyataan setuju (72%), yang menyatakan netral (3%) dan yang menyatakan tidak setuju tidak ada (0%)
 - d). Posisi tempat jualan terhadap jarak untuk kembali rumahnya sangat dekat diperlihatkan pernyataan setuju (61%), sedangkan pernyataan netral (10%) dan pernyataan tidak setuju (5%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
- 2). Atribut Kenyamanan menjadi urutan II (kedua), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut:
- a). Tempat/lokasi jualan dipilih datar dan bebas tidak terhalang, diperlihatkan pernyataan setuju (70%), sedangkan pernyataan netral (9%), dan pernyataan tidak setuju (3%). (Gambar 4.74 Potongan D.3 dan 4.74 Potongan D.4).



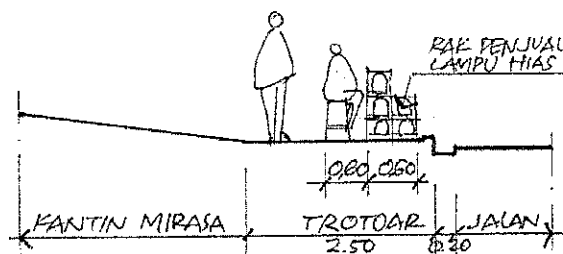


POTONGAN D.4

- b). Tempat/lokasi aman (peralatan yang ditinggal dapat dijumpai secara utuh) diperlihatkan pernyataan setuju (45%), pernyataan netral (29%) dan pernyataan tidak setuju (10%).
- c). Tempat/lokasi jualan lebih tinggi peilnya dari jalan raya, hal ini diperlihatkan pernyataan setuju (65%), sedangkan yang menyatakan netral (9%) dan pernyataan tidak setuju (10%). (Gambar 4.69 Potongan C.1 dan Gambar 4.70 Potongan C.2).



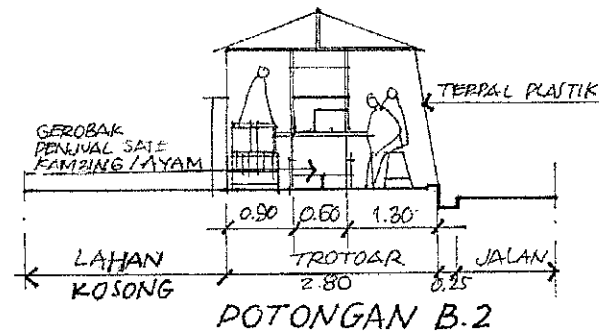
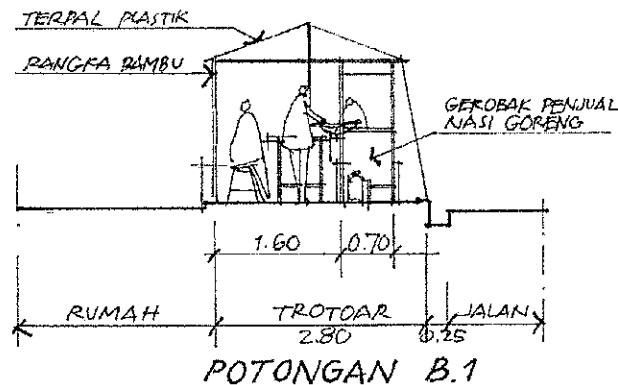
POTONGAN C.1



POTONGAN C.2

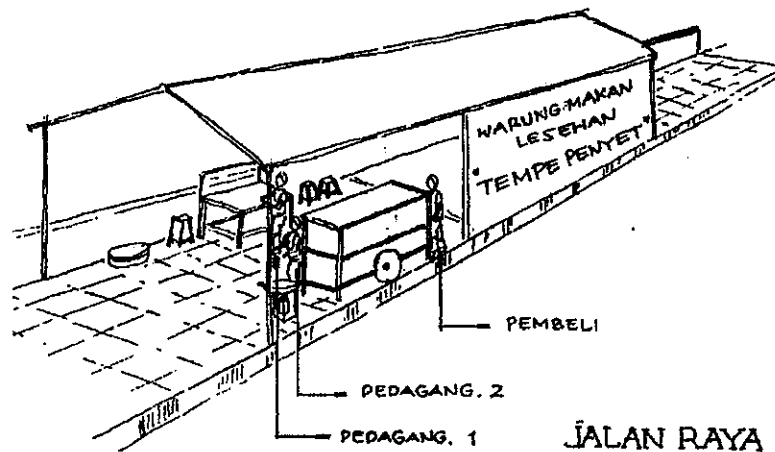
- d). Posisi tempat jualan jauh dari bangunan yang ada kondisi ini diperlihatkan pernyataan setuju (41%), pernyataan netral (11%) dan tidak setuju (15%).

(Gambar 4.68 Potongan B.1 dan Gambar 4.68 Potongan B.2)



- 3). Atribut Aktivitas dan Visibilitas urutan ke III (ketiga), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut :
- Tempat/ lokasi merupakan daerah padat lalu-lintas bermotor dan pejalan kaki hal ini diperlihatkan pernyataan setuju (70%), netral (5%) dan tidak setuju (5%).
 - Tempat/lokasi yang membuat dagangannya habis terjual, diperlihatkan pernyataan setuju (55%), netral (5%) dan pernyataan tidak setuju (8%).

- c). Tempat jualan di tutup tenda bagian depan dengan tulisan serta gambar supaya mudah terlihat dari jarak tertentu, diperlihatkan pernyataan setuju (70%), sedangkan pernyataan netral (8%), dan tidak setuju (%).



- 4). Atribut Kesesakan urutan ke IV (keempat), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut : tempat/lokasi memilih berada di pinggir kota lebih leluasa untuk memilih tempat, kondisi ini diperlihatkan pernyataan setuju (50%), netral (8%), dan tidak setuju (8%).

- b. Hubungan tuntutan atribut pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona II dengan harapan membutuhkan adjustment

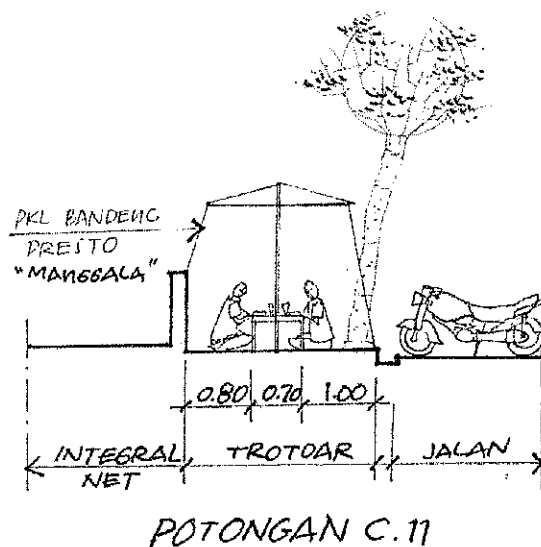
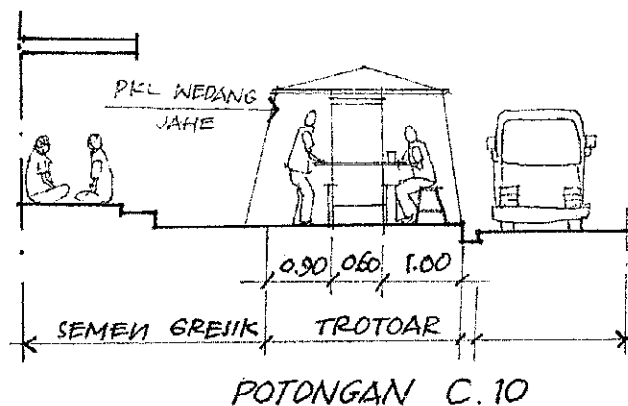
Memperhatikan Foto C.04 serta Gambar 4.68 Potongan B.2, hasil atribut secara berurutan berdasarkan kecenderungan frekwensi mutlak yang diperoleh dari 90 responden menyatakan sebagai berikut :



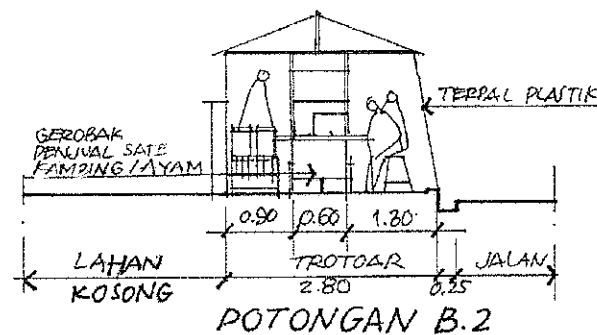
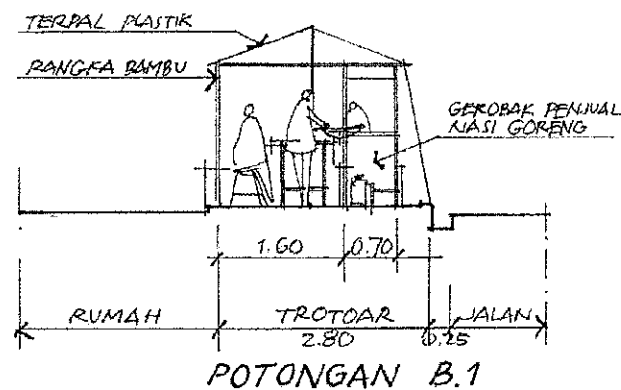
Foto C. 04 : Pedagang kaki lima (makanan) di sebelah selatan Unsoed pada sore/ malam hari

- 1). Atribut Aksesibilitas menjadi urutan I (pertama), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut :
 - a) Bahwa setting jalur pedestrian Zona II dekat dari lingkungan kost para mahasiswa, diperlihatkan pernyataan setuju (75%), netral (10%) dan pernyataan tidak setuju (10%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - b) Posisi setting jalur pedestrian tempat jualan sangat dekat dan mudah untuk memperoleh bahan baku kondisi ini nampak pada pernyataan setuju mencapai (75%), sedang yang menyatakan netral (5%), dan yang meyakini tidak setuju (10%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - c) Tempat/lokasi tempat jualan mudah mendapatkan prasarana pendukung diperlihatkan pernyataan setuju (72%), yang menyatakan netral (3%) dan yang meyakini tidak setuju tidak (1%)

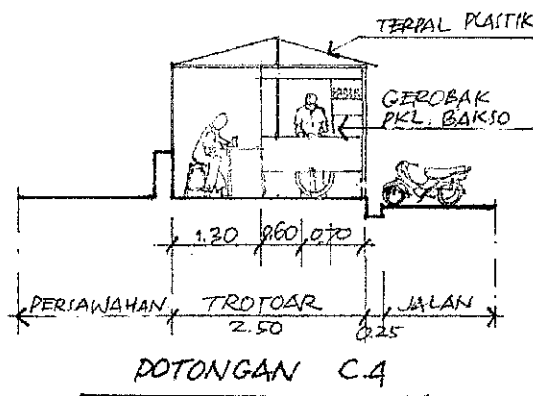
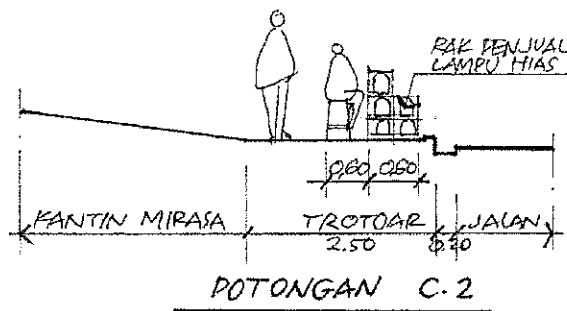
- d) Posisi tempat jualan terhadap jarak untuk kembali rumahnya sangat dekat diperlihatkan pernyataan setuju (62%), sedangkan pernyataan netral (10%) dan pernyataan tidak setuju (5%).
- 2). Atribut Kenyamanan menjadi urutan II (kedua), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut:
- a). Tempat/lokasi jualan dipilih datar dan bebas tidak terhalang, diperlihatkan pernyataan setuju (70%), sedangkan pernyataan netral (9%), dan pernyataan tidak setuju (3%). (Gambar 4.72 Potongan C.10 dan Gambar 4.73 Potongan C.11).



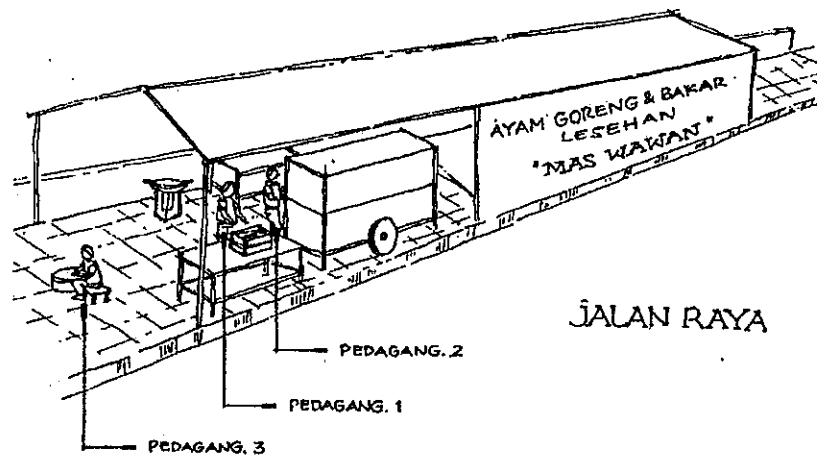
- b). Tempat/lokasi aman (peralatan yang ditinggal dapat dijumpai secara utuh) diperlihatkan pernyataan setuju (45%), pernyataan netral (29%) dan pernyataan tidak setuju (10%).
- c). Tempat/lokasi jualan lebih tinggi peilnya dari jalan raya, hal ini diperlihatkan pernyataan setuju (65%), sedangkan yang menyatakan netral (9%) dan pernyataan tidak setuju (10%). (Gambar 4.68 Potongan B.1 dan Gambar 4.68 Potongan B.2)



- d). Posisi tempat jualan jauh dari bangunan yang ada kondisi ini diperlihatkan pernyataan setuju (45%), pernyataan netral (11%) dan tidak setuju (15%). (Gambar 4.70 Potongan C.2 dan Gambar 4.70 Potongan C.4)



- 3). Atribut Aktivitas dan Visibilitas urutan ke III (ketiga), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut:
- Tempat/lokasi merupakan daerah padat lalu-lintas bermotor dan pejalan kaki hal ini diperlihatkan pernyataan setuju (71%), netral (5%) dan tidak setuju (4%).
 - Tempat/lokasi yang membuat dagangannya habis terjual, diperlihatkan pernyataan setuju (57%), netral (5%) dan pernyataan tidak setuju (6%).
 - Tempat jualan di tutup tenda bagian depan dengan tulisan serta gambar supaya mudah terlihat dari jarak tertentu, diperlihatkan pernyataan setuju (72%), sedangkan pernyataan netral (8%), dan tidak setuju (2%).

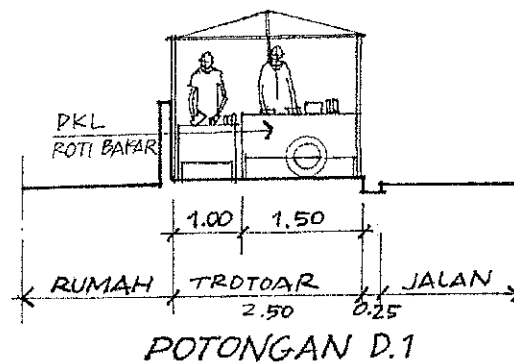


- 4). Atribut Kesesakkan urutan ke IV (keempat), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut : tempat/lokasi memilih berada di pinggir kota lebih leluasa untuk memilih tempat, kondisi ini diperlihatkan pernyataan setuju (52%), netral (5%), dan tidak setuju (8%).
- c. Hubungan tuntutan atribut pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona III dengan harapan yang adaptif

Memperhatikan Foto C.09 serta Gambar 4.73 Potongan D.1, hasil atribut secara berurutan berdasarkan kecenderungan frekwensi mutlak yang diperoleh dari 90 responden menyatakan sebagai berikut :



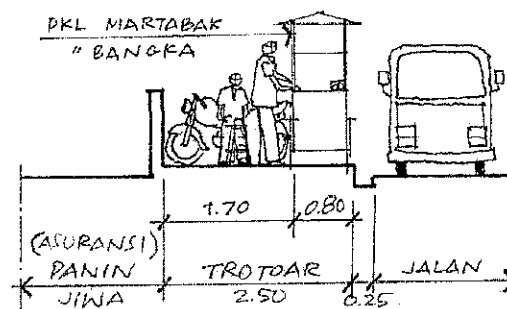
Foto C. 09 : Di sekitar apotik Whotara Farma pada malam hari



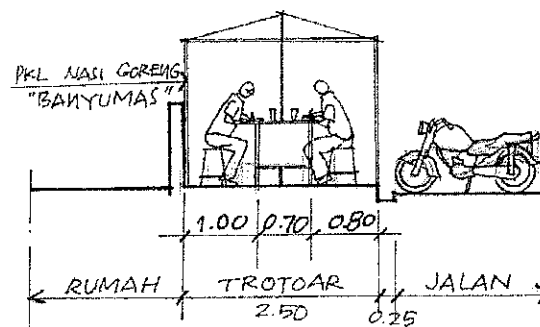
- 1). Atribut Aksesibilitas menjadi urutan I (pertama), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut :
 - a). Bahwa setting jalur pedestrian Zona III dekat dari lingkungan kost para mahasiswa, diperlihatkan pernyataan setuju (73%), netral (7%) dan pernyataan tidak setuju (8%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - b). Posisi setting jalur pedestrian tempat jualan sangat dekat dan mudah untuk memperoleh bahan baku kondisi ini nampak pada pernyataan setuju mencapai (72%), sedang yang menyatakan netral (5%), dan yang meyakini tidak setuju (8%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - c). Tempat/lokasi tempat jualan mudah mendapatkan prasarana pendukung diperlihatkan pernyataan setuju (71%), yang menyatakan netral (3%) dan yang meyakini tidak setuju tidak ada(0%)
 - d). Posisi tempat jualan terhadap jarak untuk kembali rumahnya sangat dekat diperlihatkan pernyataan setuju (65%), sedangkan pernyataan netral (9%) dan pernyataan tidak setuju (5%). (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).

2). Atribut Kenyamanan menjadi urutan II (kedua), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut:

- a). Tempat/lokasi jualan dipilih datar dan bebas tidak terhalang, diperlihatkan pernyataan setuju (70%), sedangkan pernyataan netral (7%), dan pernyataan tidak setuju (3%). (Gambar 4.74 Potongan D.2 dan Gambar 4.74 Potongan D.4)



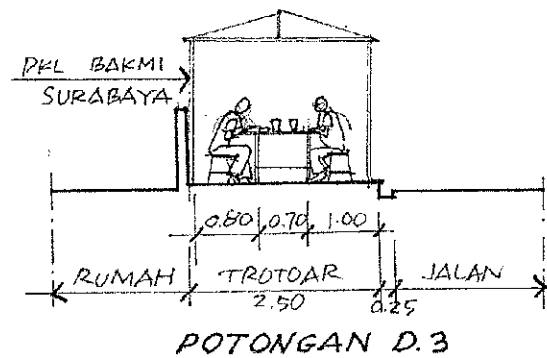
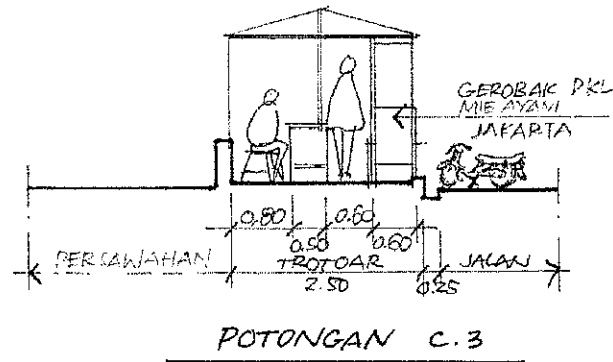
POTONGAN D.2



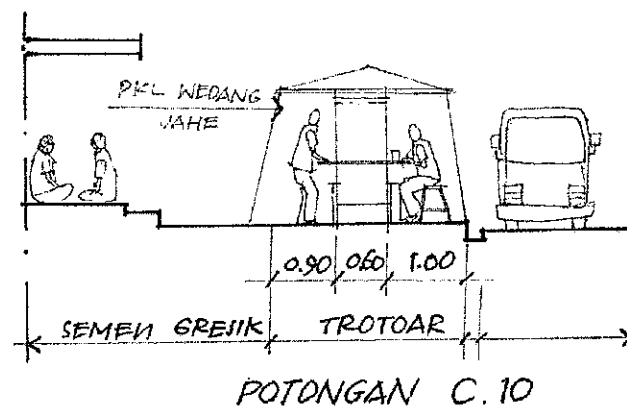
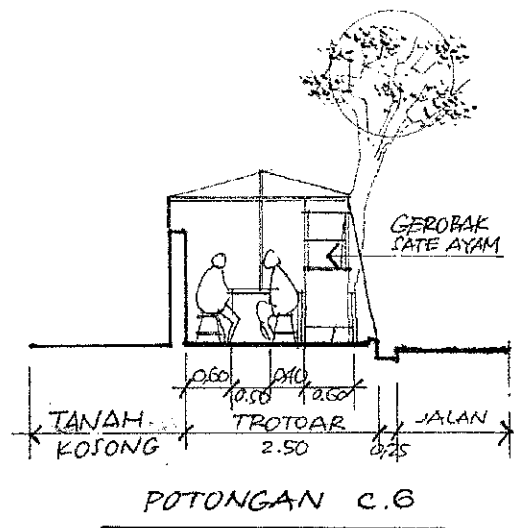
POTONGAN D.4

- b). Tempat/lokasi aman (peralatan yang ditinggal dapat dijumpai secara utuh) diperlihatkan pernyataan setuju (43%), pernyataan netral (27%) dan pernyataan tidak setuju (12%).
- c). Tempat/lokasi jualan lebih tinggi peilnya dari jalan raya, hal ini diperlihatkan pernyataan setuju (67%), sedangkan yang menyatakan netral (7%) dan

pernyataan tidak setuju (10%). (Gambar 4.70 Potongan C.3 dan Gambar 4.74 Potongan D.3).

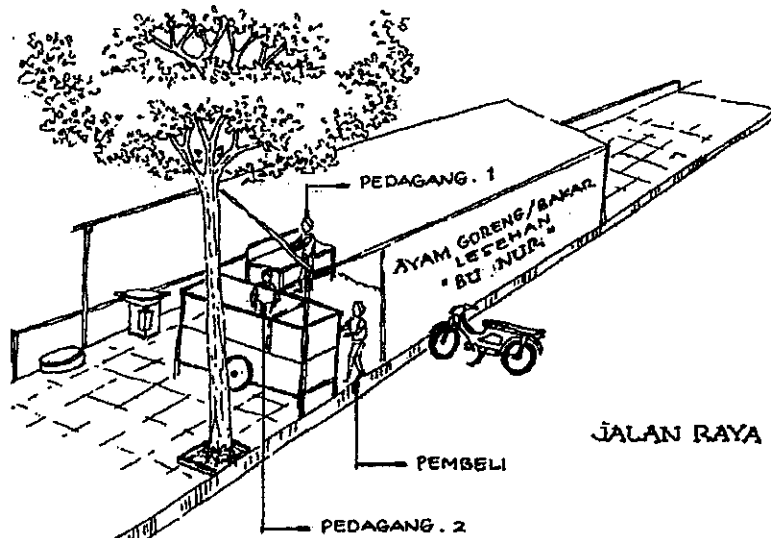


- d). Posisi tempat jualan jauh dari bangunan yang ada kondisi ini diperlihatkan pernyataan setuju (46%), pernyataan netral (10%) dan tidak setuju (15%). (Gambar 4.71 Potongan C.6 dan Gambar 4.72 Potongan C.10)

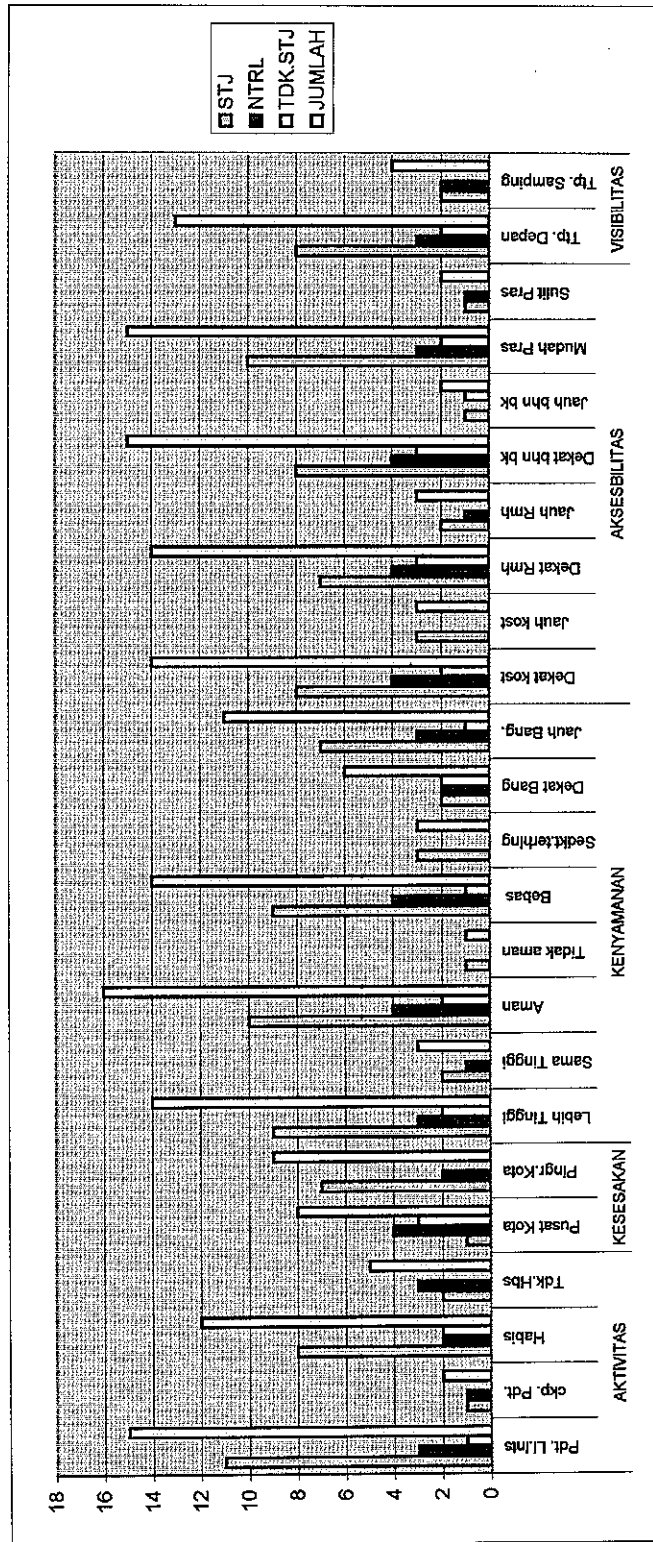


- 3). Atribut Aktivitas dan Visibilitas urutan ke III (ketiga), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut :
- Tempat/lokasi merupakan daerah padat lalu-lintas bermotor dan pejalan kaki hal ini diperlihatkan pernyataan setuju (70%), netral (8%) dan tidak setuju (4%).
 - Tempat/lokasi yang membuat dagangannya habis terjual, diperlihatkan pernyataan setuju (56%), netral (4%) dan pernyataan tidak setuju (8%).

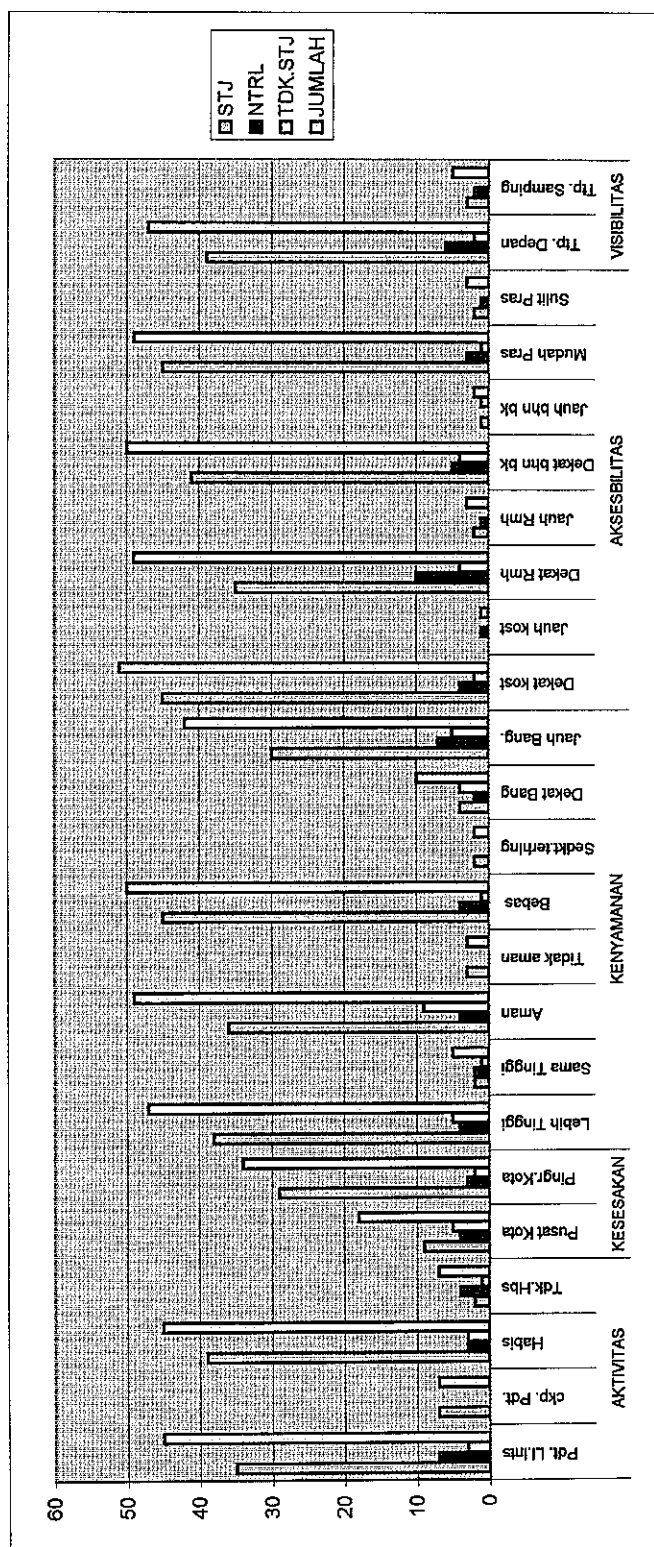
- c). Tempat jualan di tutup tenda bagian depan dengan tulisan serta gambar supaya mudah terlihat dari jarak tertentu, diperlihatkan pernyataan setuju (70%), sedangkan pernyataan netral (7%), dan tidak setuju (2%).



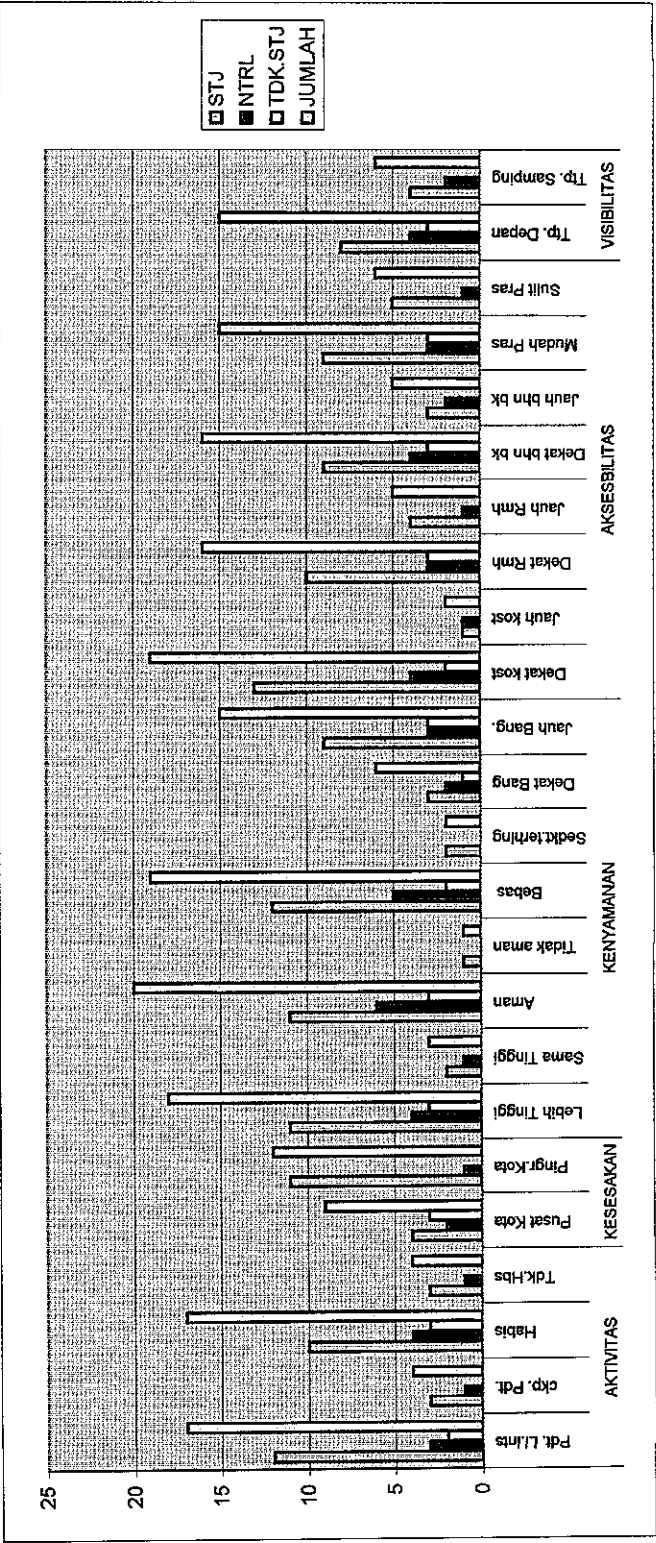
- 4). Atribut Kesesakan urutan ke IV (keempat), yang diperoleh dari hasil frekwensi mutlak sebagai berikut : tempat/lokasi memilih berada di pinggir kota lebih leluasa untuk memilih tempat, kondisi ini diperlihatkan pernyataan setuju (50%), netral (9%), dan tidak setuju (3%).



Gambar 4.93 : Grafik Data Persepsi PKL terhadap jalur pedestrian Zona I dengan bentuk harapan yang adaptif



Gambar 4.94 : Grafik Data Persepsi PKL terhadap jalur pedestrian Zona II dengan bentuk harapan membutuhkan
adjustment



Gambar 4.95 : Grafik Data Persepsi PKL terhadap jalur pedestrian Zona III dengan bentuk harapan yang adaptif dan membutuhkan adjustment

D. Pembahasan

Dalam pembahasan akan diuraikan mengenai hubungan atau kaitan tuntutan atribut pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian dengan harapan yang diminati.

1. Hubungan Tuntutan Atribut Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian Zona I dengan Harapan yang Adaptif.

Dengan memperhatikan Gambar 4.50, 4.51 serta Foto C.08 kecenderungan hasil tuntutan atribut persepsi pedagang kaki lima yang diperoleh secara berurutan berdasarkan 17 responden menyatakan sebagai berikut :



Foto C. 08 : Jalur pedestrian yang difungsikan sebagai tempat parkir motor
R.M Bakmi Gang Kelinci pada siang/sore dan malam hari

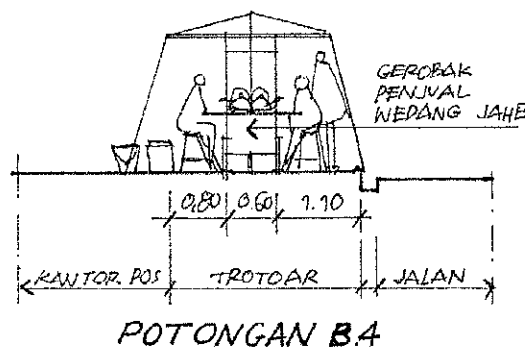
- a. Atribut Aksesibilitas menjadi urutan I (pertama), yang diinginkan oleh pedagang kaki lima dengan alasan sebagai berikut :
 - 1) Bahwa setting Jalur Pedestrian Zona I masih merupakan areal/daerah yang mempunyai radius cakupan relatif sangat dekat dengan lingkungan kost para mahasiswa, posisi jalur pedestrian yang dipergunakan untuk jualan sangat

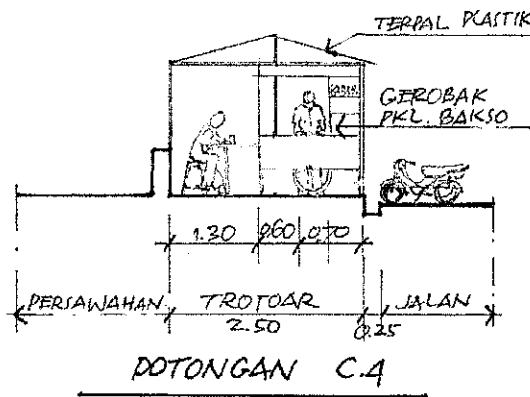
mampu memberikan tingkat kemudahan dalam jarak pencapaian. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).

- 2) Posisi setting jalur pedestrian tempat jualan untuk mendapatkan/memperoleh bahan baku yang akan diolah mempunyai potensi jarak tempuh relatif mudah dan dekat, dengan maksud jarak tempuh atau identik dengan waktu tempuh relatif cepat dan mudah, mengingat daerah yang dipergunakan jualan merupakan jalur transportasi umum untuk segala jenis angkot. Kemudahan salah satu disamping dekat dengan pasar waktu akan relatif cepat bila dicapai dengan menggunakan kendaraan umum bermotor atau tidak bermotor (becak).
- 3) Tempat/lokasi tempat jualan sangat mudah mendapatkan prasarana pendukung sebagai kelengkapan untuk memperlancar usaha para pedagang kaki lima, seperti mudah untuk memperoleh lampu penerangan neon dengan cukup menarik kabel listrik yang telah ditawarkan oleh para penghuni bangunan di sepanjang jalur pedestrian tersebut, disamping itu juga mendapatkan kemudahan untuk memperoleh air bersih yang juga ditawarkan oleh penghuni bangunan di sepanjang jalur pedestrian tersebut dan kemudahan untuk membuang kotoran baik yang berupa cair atau padat, untuk kotoran cair telah disediakan saluran yang cukup lebar dengan kemiringan cukup, sehingga tidak akan terjadi genangan (aliran lancar), sedangkan kotoran padat telah disediakan tempat-tempat penampungan sampah sementara.
- 4) Posisi tempat jualan jika dihubungkan/dikaitkan dengan jarak tempat tinggal/rumah para pedagang kaki lima relatif sangat dekat, kecenderungan para pedagang kaki lima bertempat tinggal di daerah belakang bangunan yang

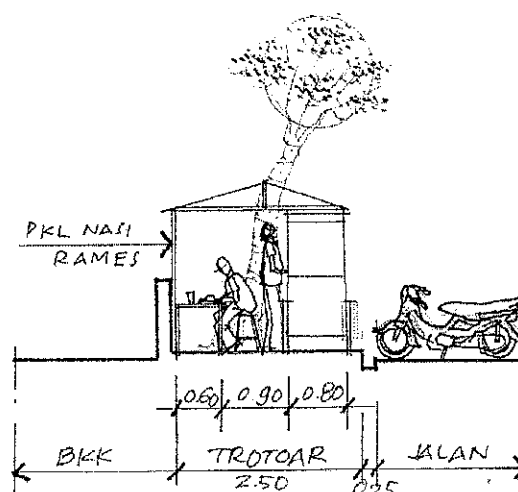
berada di sepanjang jalur pedestrian tersebut. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).

- b. Atribut Kenyamanan menjadi urutan II (kedua), sesuai dengan tuntutan/ keinginan para pedagang kaki lima yang dapat dirinci sebagai berikut :
- 1) Tempat/lokasi yang akan dipergunakan jualan cenderung memilih tempat sebagai dasaran yang datar serta cukup luas, kondisi yang ada memilih/ menggunakan tempat dengan menutup seluruh lebar dari jalur pedestrian yang ada, disamping bebas tidak terhalang apapun, maksudnya terbebas adanya pohon-pohon peneduh yang ditanam di tengah-tengah jalur pedestrian atau di pinggir jalan dengan jarak yang relatif pendek/dekat, tidak adanya bak bunga sebagai penghias ataupun adanya tiang listrik dan tiang telepon, kondisi tersebut dirasakan sangat mengganggu pola gerak bagi pedagang kaki lima. (Gambar 4.69 Potongan B.4 dan Gambar 4.70 Potongan C.4).



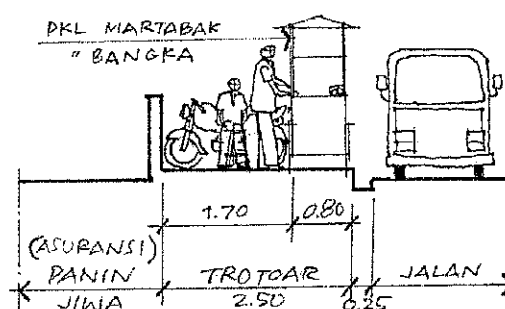


- 2) Tempat/lokasi yang diinginkan aman baik selama pedagang kaki lima melakukan aktivitas atau telah selesai, yang dimaksud setelah selesai kecenderungan para pedagang kaki lima perlengkapan berupa peralatan untuk jualan seperti : gerobak, meja-meja serta bangku-bangku selalu ditinggal di tempat, dan keesokan harinya barang-barang perlengkapan tersebut selalu dijumpai dalam keadaan baik. Berarti menurut para pedagang kaki lima di daerah tersebut mempunyai sistem keamanan yang baik pula.
- 3) Tempat/lokasi yang akan dipergunakan sebagai dasar jualan para pedagang kaki lima cenderung memilih jalur pedestrian yang mempunyai peil lebih tinggi ± 40 cm dari jalan raya. Kondisi berharap mempunyai tingkat keamanan terhadap kendaraan bermotor, dengan maksud bila kendaraan sedang merapat/ menepi untuk parkir roda kendaraan akan berhenti menyentuh jalur pedestrian yang perbedaan ketinggian tersebut, disamping itu pula bila terjadi hujan air yang mengalir di jalan raya tidak membasahi jalur pedestrian yang sedang dipergunakan jualan, sehingga para pembeli akan merasa tetap aman dan nyaman. (Gambar 4.75 Potongan D.5)

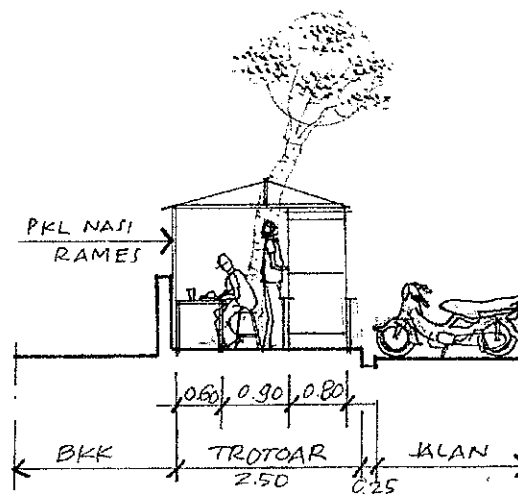


POTONGAN D.5

- 4) Untuk posisi tempat jualan para pedagang kaki lima cenderung memilih jalur pedestrian yang mempunyai jarak cukup jauh antara jalur pedestrian yang ada terhadap bangunan yang berada di sepanjang jalan raya yaitu jarak ± 2 m, kondisi para pedagang kaki lima akan merasa tidak mengganggu dan terganggu baik aktivitas yang datangnya dari pedagang kaki lima itu sendiri maupun penghuni bangunan tersebut. (Gambar 4.74 Potongan D.2 dan Gambar 4.75 Potongan D.5)



POTONGAN D.2



POTONGAN D.5

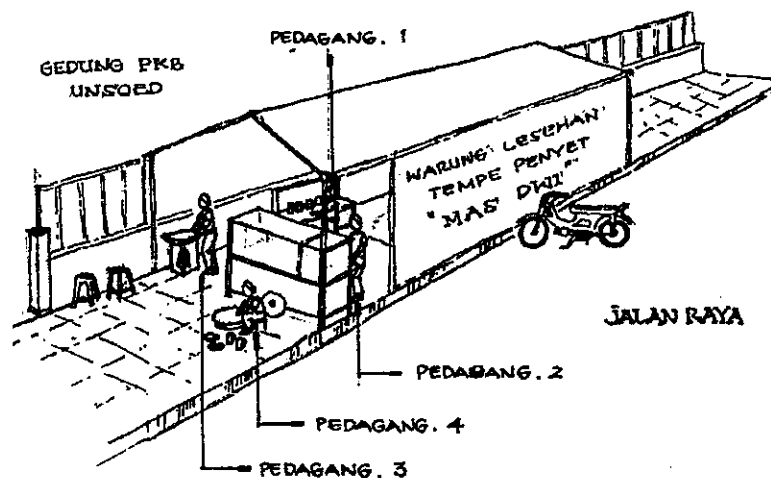
c. Atribut Aktivitas dan Visibilitas urutan III (ketiga), yang diinginkan oleh pedagang kaki lima adalah sebagai berikut :

- 1) Tempat/lokasi yang dipilih oleh para pedagang kaki lima merupakan daerah yang padat lalu-lintas bermotor dan padat pejalan kaki, keadaan tersebut merupakan daerah aktivitas masyarakat dari arah pusat kota menuju ke luar kota, yaitu ke arah daerah rekreasi Baturaden, sedangkan untuk pejalan kaki sangat padat karena merupakan daerah pendidikan/kampus UNSOED yang disekitarnya terdapat pondokan/kost para mahasiswa.



Foto C. 08 : Jalur pedestrian yang difungsikan sebagai tempat parkir motor
R.M Bakmi Gang Kelinci pada siang/sore dan malam hari

- 2) Tempat/lokasi yang dipergunakan jualan menurut para pedagang kaki lima cenderung dagangannya habis terjual, kondisi tersebut adanya pengaruh padatnya berbagai aktivitas di daerah tersebut, disamping itu adanya identitas/ciri setiap barang yang ditawarkan oleh para pedagang kaki lima terhadap para calon pembeli hal ini merupakan kemudahan untuk ditangkap indera mata dalam jarak ± 10 m.
- 3) Tempat jualan dengan model menutup tenda bagian depan dengan tulisan serta gambar yang bertujuan untuk lebih memperjelas/mempermudah bagi calon pembeli untuk menentukan pilihan masakan yang diinginkan, posisi tersebut, dipilih tenda ditutupkan dibagian depan karena calon pembeli baik yang menggunakan kendaraan bermotor atau pejalan kaki cenderung melewati di bagian depan tenda tersebut.



- d. Atribut Kesesakkan urutan IV (keempat), yang diperoleh dari hasil angket pedagang kaki lima dengan maksud sebagai berikut :

Tempat/lokasi yang akan dipergunakan untuk jualan cenderung memilih di pinggir kota, menurut anggapan para pedagang kaki lima untuk memperoleh

tempat jualan lebih leluasa jika dibandingkan dengan memilih tempat jualan di pusat kota, mengingat jalur pedestrian yang berada di pusat kota cenderung sudah sangat padat.

Semua alasan yang telah diungkapkan seperti tersebut di atas para pedagang kaki lima terhadap setting jalur pedestrian yang ada tetap/tidak berubah, karena menurutnya sangat cocok/sesuai dengan harapannya.

2. Hubungan atau Kaitan antara tuntutan Atribut Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian Zona II dengan Harapan Membutuhkan Adjustment.

Memperhatikan Gambar 4.52 s/d 4.54 serta Foto C.04 dan C.05 hasil kecenderungan tuntutan atribut menurut persepsi pedagang kaki lima secara berurutan yang diperoleh dari angket 52 responden sebagai berikut :



Foto C. 04 : Pedagang kaki lima (makanan) di sebelah selatan Unsoed pada sore/ malam hari



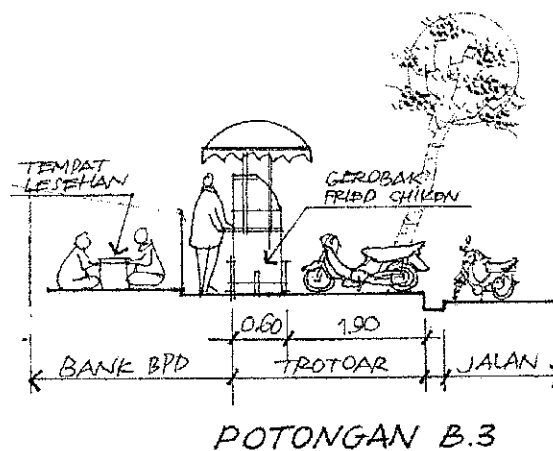
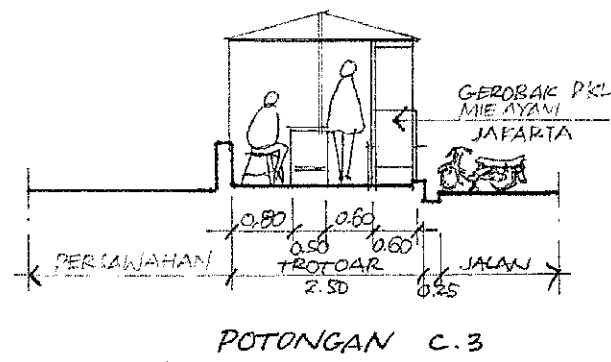
Foto C. 05 : Pedagang kaki lima di sebelah selatan Unsoed pada sore hari

- a. Atribut Aksesibilitas menjadi urutan I (pertama), yang diinginkan oleh pedagang kaki lima dengan pertimbangan sebagai berikut :
 - 1) Bahwa setting jalur pedestrian Zona II mempunyai radius sangat dekat ($r : \pm 25 \text{ m}$) terhadap lingkungan kampus UNSOED, disamping tempat penginapan/kontrakan atau kost para mahasiswa, sehingga para pedagang kaki lima beranggapan lokasi/tempat jualan sangat strategis untuk melayani kebutuhan para mahasiswa tersebut. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - 2) Melihat posisi setting jalur pedestrian yang dipergunakan untuk jualan mempunyai jarak relatif dekat $\pm 50 \text{ m}$ terhadap tempat untuk memperoleh bahan baku, disamping waktu pencapaian relatif singkat, mengingat alternatif moda angkot banyak pilihan. Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin termasuk jalan kolektor primer. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - 3) Posisi tempat/lokasi yang dipergunakan untuk jualan sangat didukung kemudahan kebutuhan prasarana penunjang seperti : kebutuhan penerangan

lampu neon yang diperoleh/selalu ditawarkan oleh pemilik bangunan di sepanjang jalur pedestrian tersebut, demikian pula kemudahan untuk mendapatkan air bersih yang ditawarkan juga oleh penghuni bangunan di sekitar jalur pedestrian tersebut, dan kemudahan pembuangan air kotor yang telah disediakan saluran yang cukup lebar oleh pemda. Pada jalur pedestrian di Zona II ini, para pedagang kaki lima menginginkan/mengusulkan adanya penyediaan fasilitas prasarana resmi dari pemda, sehingga akan memberikan rasa nyaman dan aman bagi para pedagang kaki lima.

- 4) Melihat jarak antara posisi tempat jualan terhadap tempat tinggal para pedagang kaki lima cenderung sangat dekat yaitu berjarak ± 50 m, karena kebanyakan para pedagang kaki lima kontrak rumah atau kost di daerah belakang bangunan di sepanjang jalur pedestrian, cenderung asal para pedagang kaki lima dari luar daerah. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
- b. Atribut Kenyamanan menjadi urutan II (kedua), yang diinginkan para pedagang kaki lima dengan alasan sebagai berikut :
 - 1) Untuk tempat/lokasi jualan selalu dipilih jalur pedestrian relatif datar serta cukup luas dan bebas tidak terhalang, dengan maksud untuk mendirikan tenda cenderung para pedagang kaki lima menutup semua lebar jalur pedestrian yang ada, kemudian menghindari adanya pohon-pohon yang ditanam di tengah jalur pedestrian, kemudian adanya bak bunga serta penempatan tiang listrik dan telepon. Melihat setting yang ada para pedagang kaki lima mempunyai harapan perubahan lebar jalur pedestrian dapat ditambah lagi yang

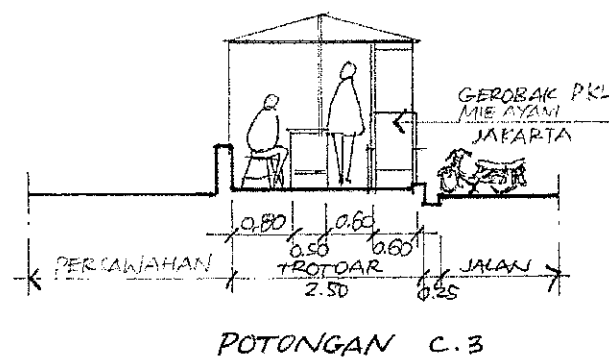
berfungsi untuk para pejalan kaki, sehingga pejalan kaki tidak berjalan turun dari jalur pedestrian dan berjalan di jalan raya, guna menghindari tempat jualan (PKL), serta kendaraan bermotor dapat parkir merapat secara teratur. Disamping itu para pedagang kaki lima akan merasa nyaman tidak akan merasa mengganggu para pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian tersebut. (Gambar 4.70 Potongan C.3 dan Gambar 4.68 Potongan B.3)

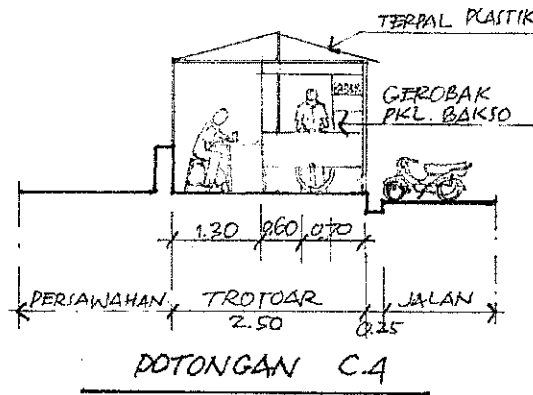


- 2) Posisi tempat/lokasi yang dipergunakan jualan sangat aman, yang artinya bahwa baik dalam menjalankan aktivitasnya berjualan hingga selesai sampai segala peralatan yang dipergunakan untuk mendukung aktivitas jualan seperti : gerobak, meja dan bangku selalu ditinggal di tempat dan dapat dijumpai

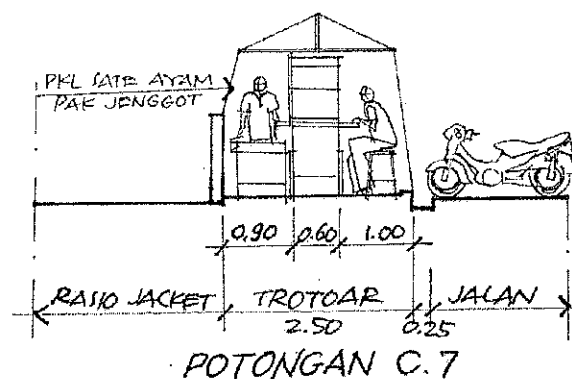
kembali secara utuh. Dengan kondisi tersebut di atas para pedagang kaki lima merasa tenang dan praktis karena setiap pulang atau selesai tidak harus selalu membawa barang besar dan berat, cukup membawa barang seperlunya saja. Para pedagang kaki lima berharap ada usulan bila tempat untuk jualan dapat dibuat secara permanen

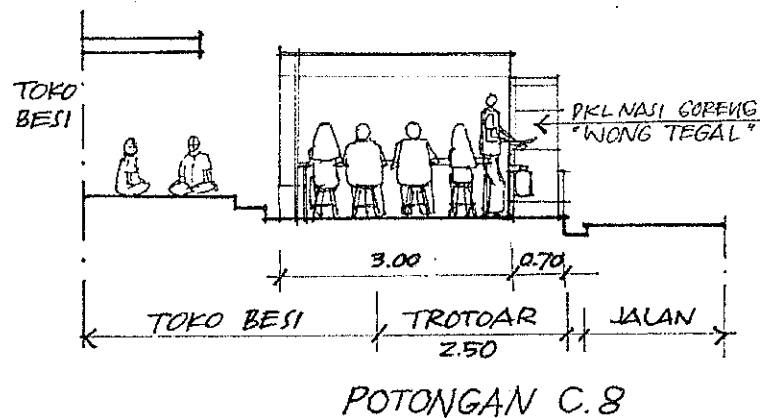
- 3) Untuk memilih tempat/lokasi jualan cenderung memilih jalur pedestrian yang mempunyai peil lebih tinggi dari jalan raya, dengan maksud akan memberikan rasa aman dan tenang (nyaman) bila kendaraan bermotor merapat untuk parkir tidak dapat langsung mengenai pedagang kaki lima, roda akan menyinggung jalur pedestrian tersebut. Disamping itu hujan air yang mengalir di jalan raya tidak akan menggenangi jalur pedestrian tempat jualan, sehingga tidak akan mengganggu aktivitas para pedagang kaki lima. (Gambar 4.70 Potongan C.3 dan Gambar 4.70 Potongan C.4)





- 4) Untuk memilih posisi tempat jualan di jalur pedestrian cenderung memilih tempat yang mempunyai jarak ± 3 m terhadap bangunan yang di sepanjang jalur pedestrian, dengan maksud akan tidak saling terganggu, disamping itu rasa tenang para pedagang kaki lima akan diperoleh. Sebagai pengganti jarak para pedagang kaki lima mempunyai harapan dapat dikembangkan adanya suatu pembatas yang jelas, sehingga aktivitas yang ditimbulkan oleh para pedagang kaki lima, tidak akan mengganggu secara langsung bagi penghuni bangunan di sepanjang jalur pedestrian tersebut. (Gambar 4.71 Potongan C.7 dan Gambar 4.72 Potongan C.8).





c. Atribut Aktivitas dan Visibilitas urutan III (ketiga), yang diinginkan oleh para pedagang kaki lima dengan alasan sebagai berikut :

- 1) Daerah yang dijadikan tempat/lokasi jualan merupakan daerah padat lalu-lintas bermotor dan pejalan kaki, artinya bahwa daerah atau jalan Prof. Dr. H. Bunyamin merupakan jalan kolektor primer dan adanya kampus UNSOED, sehingga dapat dikatakan daerah pertumbuhan bagi pemukiman baru cukup tinggi, karena dengan banyaknya rumah-rumah yang dikontrakkan, tempat kost para mahasiswa, disamping itu jalan tersebut merupakan jalan dari pusat kota ke luar kota yaitu menuju ke daerah rekreasi Baturaden.

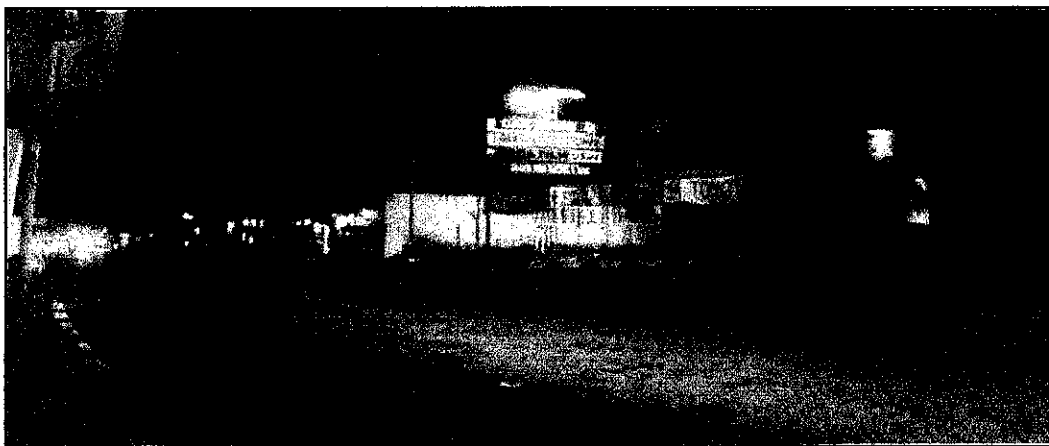
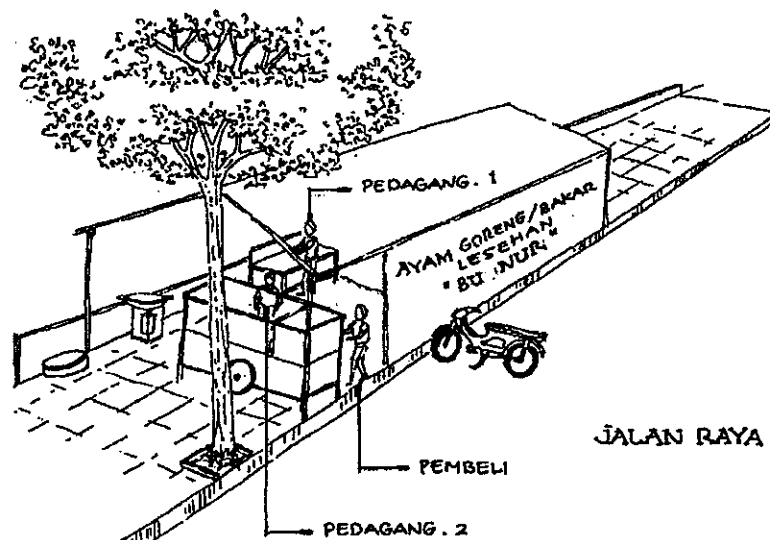


Foto C. 06 : Pedagang kaki lima di sebelah utara simpang tiga jalan Ringintirto pada sore/malam hari

- 2) Sebagai tempat/lokasi yang strategis tentunya membuat dagangan para pedagang kaki lima cenderung habis terjual, kondisi ini diakibatkan demikian padatnya aktivitas baik yang menggunakan kendaraan bermotor maupun pengguna jalur pedestrian dalam hal ini pejalan kaki.
- 3) Tempat jualan atau pedagang kaki lima selalu ditutup tenda bagian depannya dengan tulisan serta gambar, berharap memberikan kemudahan tertangkapnya indera mata pada jarak ± 25 m terutama lagi pengguna kendaraan bermotor, sedangkan untuk pejalan kaki selalu melewati bagian depan pedagang kaki lima tersebut, mengingat jalan satu-satunya harus turun ke jalan aspal (lebar jalur pedestrian dipergunakan pedagang kaki lima).



- d. Atribut Kesesakan urutan IV (keempat), yang diperoleh dari hasil angket pedagang kaki lima dengan alasan sebagai berikut :

Untuk mencari tempat/lokasi jualan cenderung memilih tempat yang ada jalur pedestriannya berada di daerah pinggir kota, karena lebih leluasa untuk

memilih tempat jika dibandingkan daerah yang berada di pusat kota, karena biasanya di pusat kota sudah tidak ada tempat lagi.

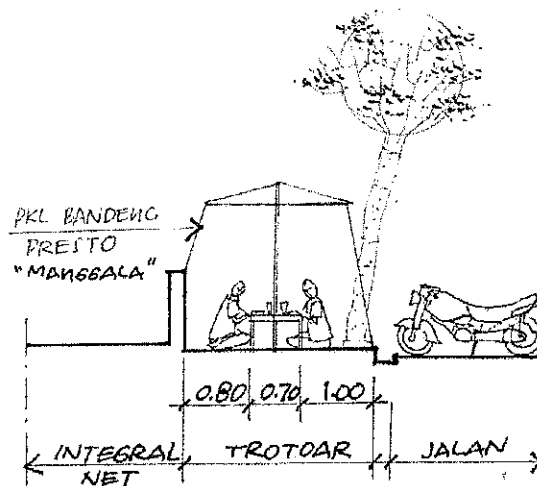
3. Hubungan Tuntutan Atribut Pedagang Kaki Lima terhadap Jalur Pedestrian Zona III dengan Harapan yang Adaptif

Memperhatikan Gambar 4.54 s/d 4.61 kecenderungan hasil tuntutan atribut persepsi para pedagang kaki lima secara berurutan berdasarkan angket diperoleh dari 21 responden menyatakan sebagai berikut :

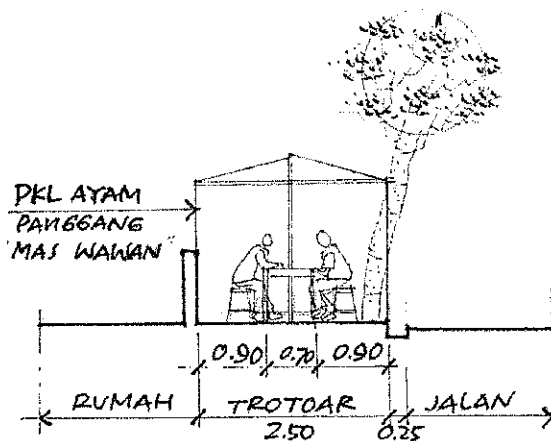
- a. Atribut Aksesibilitas menjadi urutan I (pertama), yang diinginkan oleh para pedagang kaki lima dengan alasan sebagai berikut :
 - 1) Bahwa setting jalur pedestrian Zona III mempunyai radius relatif dekat $r : \pm 25$ m terhadap lingkungan kost para mahasiswa/karyawan dan pegawai, pada Zona III cenderung berada dekat ke pusat kota. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - 2) Posisi setting jalur pedestrian yang dipergunakan untuk jualan mempunyai jarak sangat dekat terhadap tempat untuk memperoleh bahan baku, terutama adanya Pasar Glimpang yang berada pada Zona III, sehingga untuk mendapatkan bahan baku akan mudah dipenuhi. (Gambar Peta Garis Purwokerto/Gambar 4.3 s/d 4.8).
 - 3) Tempat/lokasi yang dipergunakan untuk tempat jualan sangat mudah mendapatkan prasarana pendukung seperti pada Zona I dan Zona II.
 - 4) Posisi tempat yang dipergunakan untuk jualan cenderung tidak mempunyai jarak terhadap bangunan yang berada di sepanjang jalur pedestrian, sehingga para pedagang kaki lima cenderung merasa tidak enak, karena merasa

mengganggu terhadap penghuni bangunan di sepanjang Zona III tersebut.

(Gambar 4.73 Potongan C.11 dan Gambar 4.73 Potongan C.12)



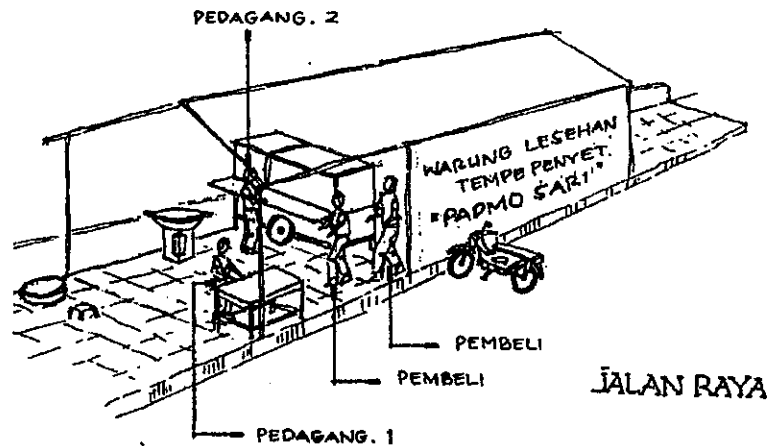
POTONGAN C.11



POTONGAN C.12

- b. Atribut Kenyamanan menjadi urutan II (kedua), yang diinginkan oleh para pedagang kaki lima dengan alasan sebagai berikut :
- 1) Untuk tempat/lokasi yang dipergunakan jualan cenderung dipilih jalur pedestrian relatif datar dan bebas tidak terhalang, kondisi tersebut mempunyai kesamaan alasan pedagang kaki lima yang berada di Zona I dan Zona II.

- 2) Tempat/lokasi yang dipergunakan untuk jualan mempunyai tingkat aman baik selama beraktivitas maupun setelah usai, kondisi tersebut ada kesamaan alasan yang diungkapkan oleh para pedagang kaki lima pada Zona I maupun Zona II.
 - 3) Jalur pedestrian yang dipilih sebagai tempat/lokasi jualan selalu memilih jalur pedestrian yang mempunyai peil lebih tinggi dari jalan raya. Alasan yang diungkapkan sama dengan pedagang kaki lima yang berada di Zona I dan Zona II.
 - 4) Posisi tempat jualan mempunyai jarak ± 3 m terhadap bangunan di sepanjang jalur pedestrian. Untuk alasan sama para pedagang kaki lima yang berada pada Zona I maupun Zona II.
- c. Atribut Aktivitas dan Visibilitas urutan III (ketiga), yang diperoleh dari hasil angket dengan alasan sebagai berikut :
- 1) Tempat/lokasi merupakan daerah padat lalu-lintas bermotor dan pejalan kaki, kondisi ini sama dengan alasan yang diungkapkan oleh para pedagang kaki lima yang berada di Zona I maupun Zona II.
 - 2) Tempat yang dipergunakan untuk jualan memberikan kepuasan para pedagang kaki lima, karena dagangannya habis terjual, alasan yang diungkapkan karena tingginya aktivitas di daerah tersebut.
 - 3) Untuk menutup tenda pedagang kaki lima cenderung di bagian depannya, dengan alasan mudah terlihat dari jarak ± 50 m terutama yang menggunakan kendaraan bermotor.



d. Atribut Kesesakkan urutan IV (keempat), yang diperoleh dari hasil angket dengan alasan sebagai berikut :

Untuk memilih tempat/lokasi cenderung di daerah yang mempunyai magnet baru, seperti daerah pemekaran kota, daerah kampus dan daerah perumahan/pemukiman baru, karena bila memilih di tempat pusat kota cenderung tidak dapat tempat dan tidak dapat berkembang.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

A. Kesimpulan

Dapat disimpulkan bahwa secara kecenderungan nyata ada hubungan antara tuntutan atribut persepsi pedagang kaki lima terhadap Zona I, II dan III jalur pedestrian yang dipergunakan untuk jualan di sepanjang jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto. Mengenai hasil hubungan antara tuntutan atribut persepsi pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian secara rinci dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Para pedagang kaki lima cenderung memilih daerah/tempat jualan pada jalur pedestrian Zona II, daerah yang mempunyai posisi strategis berada pada jarak relatif dekat daerah kampus maupun lingkungan perumahan dan pemukiman bagi para pendatang dari luar daerah Purwokerto.
2. Melihat respons pedagang kaki lima yang berjualan di sebelah pedagang kaki lima yang sudah ada bila dikaitkan dengan Zona I, II dan III, cenderung memilih di Zona II. Hal ini beranggapan bahwa kondisi jalur pedestrian Zona II lebih banyak temannya dan merupakan daerah yang sudah jadi.
3. Mengenai harapan persepsi para pedagang kaki lima yang membutuhkan adjustment terhadap kecenderungan memilih lokasi/tempat jualan di Zona II, karena tempat tersebut sangat memberikan kenyataan surplus bagi para pedagang kaki lima. Namun demikian para pedagang kaki lima menyadari bahwa tempat yang dipergunakan jualan tersebut, juga dipergunakan oleh

pengguna jalur pedestrian lainnya, terutama para pejalan kaki, sehingga sangat diharapkan adanya perluasan jalur pedestrian yang akan lebih optimal fungsinya.

4. Sedangkan harapan yang adaptif, artinya para pedagang masih dapat bertahan dengan kondisi yang tanpa adanya perubahan, bila dikaitkan dengan tempat/lokasi para pedagang kaki lima cenderung memilih pada Zona III, kondisi ini melihat situasi jalur pedestrian yang ada, pertama kali sangat tidak mungkin diadakan perubahan karena daerah tersebut merupakan daerah yang padat bangunan serta jarak antara bangunan terhadap jalur pedestrian relatif menempel.
5. Mengenai tuntutan atribut kenyamanan, aktivitas, kesesakkan, aksesibilitas dan visibilitas yang muncul sesuai persepsi para pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian pada Zona I dari sebanyak 17 responden adalah sebagai berikut
 - a. Bahwa setting jalur pedestrian Zona I aman untuk berjualan.
 - b. Kondisi jalur pedestrian lebih tinggi dari peil jalan raya sangat diminati.
 - c. Tempat yang diinginkan tempat datar bebas tidak terhalang apapun (tidak ada pohon, bak bunga dan tiang listrik/telepon).
 - d. Posisi tempat jualan lebih disukai tempat yang jauh dari bangunan yang ada di sepanjang jalur pedestrian tersebut.
 - e. Tempat yang dikehendaki adalah daerah yang padat lalu-lintas (padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki).
 - f. Alternatif memilih tempat untuk jualan yang diminati adalah daerah pinggir kota, karena untuk menentukan tempat strategis sangat mudah didapat, jika

dibandingkan dengan daerah pusat kota.

- g. Bahwa setting jalur pedestrian Zona I sangat mudah mendapatkan prasarana (lampu neon, air bersih dan saluran pembuangan) untuk berjualan.
 - h. Untuk memperoleh bahan pokok untuk diolah dari tempat jualan sangat dekat.
 - i. Tempat yang diinginkan dekat jangkauan di lingkungan tempat kost para mahasiswa, jarak dari dan kembali ke rumah pedagang kaki lima sangat dekat.
 - j. Dengan menutup/memasang tenda di bagian depan tempat jualan serta dengan diberi tulisan dan gambar mereka beranggapan lebih mudah dikenali oleh para calon pembeli.
6. Untuk tuntutan atribut kenyamanan, aktivitas, kesesakkan, aksesibilitas dan visibilitas yang muncul sesuai persepsi para pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona II dari sebanyak 52 responden adalah sebagai berikut :
- a. Bahwa setting jalur pedestrian Zona II aman untuk berjualan.
 - b. Kondisi jalur pedestrian lebih tinggi dari peil jalan raya sangat diminati.
 - c. Tempat yang diinginkan tempat datar bebas tidak terhalang apapun (tidak ada pohon, bak bunga dan tiang listrik/telepon).
 - d. Posisi tempat jualan lebih disukai tempat yang jauh dari bangunan yang ada dan sangat dekat tempat para pedagang kaki lima.
 - e. Tempat yang dikehendaki adalah daerah yang padat lalu-lintas (padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki).
 - f. Untuk alternatif memilih tempat untuk jualan yang diminati cenderung berada daerah pinggir kota.
 - g. Bahwa setting jalur pedestrian Zona II sangat mudah mendapatkan prasarana

(lampu neon, air bersih dan saluran pembuangan) untuk berjualan.

- h. Untuk memperoleh bahan pokok untuk diolah dari tempat jualan relatif sangat dekat.
 - i. Tempat yang diinginkan dekat jangkauan di lingkungan tempat kost para mahasiswa, dan aktivitas di sekitar kampus UNSOED.
 - j. Jarak dari dan kembali ke rumah pedagang kaki lima relatif sangat dekat dan waktu sangat singkat.
 - k. Dengan menutup/memasang tenda di bagian depan tempat jualan serta dengan diberi tulisan dan gambar mereka beranggapan lebih mudah dikenali oleh para calon pembeli.
7. Untuk tuntutan atribut kenyamanan, aktivitas, kesesakkan, aksesibilitas dan visibilitas yang muncul sesuai persepsi para pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona III dari sebanyak 21 responden adalah sebagai berikut :
- a. Bahwa setting jalur pedestrian Zona III aman untuk berjualan.
 - b. Kondisi jalur pedestrian lebih tinggi dari peil jalan raya sangat diminati.
 - c. Tempat yang diinginkan tempat datar bebas tidak terhalang apapun (tidak ada pohon, bak bunga dan tiang listrik/telepon).
 - d. Posisi tempat jualan lebih disukai tempat yang jauh dari bangunan yang ada, karena akan merasa tidak leluasa (risih).
 - e. Tempat yang dikehendaki adalah daerah yang padat lalu-lintas (padat kendaraan bermotor dan padat pejalan kaki).
 - f. Sebagai alternatif dalam memilih tempat untuk jualan yang diminati adalah daerah pinggir kota.

- g. Bahwa setting jalur pedestrian Zona III sangat mudah mendapatkan prasarana (lampu neon, air bersih dan saluran pembuangan) untuk berjualan.
 - h. Untuk memperoleh bahan pokok untuk diolah dari tempat jualan relatif sangat dekat serta waktu relatif cepat.
 - i. Tempat yang diinginkan dekat jangkauan di lingkungan tempat kost para mahasiswa.
 - j. Jarak dari dan kembali ke rumah pedagang kaki lima sangat dekat.
 - k. Dengan menutup/memasang tenda di bagian depan tempat jualan serta dengan diberi tulisan dan gambar mereka beranggapan lebih mudah dikenali oleh para calon pembeli.
8. Urutan tuntutan atribut persepsi pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona I dengan harapan adaptif adalah sebagai berikut :
- a. Atribut aksesibilitas.
 - b. Atribut kenyamanan.
 - c. Atribut aktivitas dan visibilitas.
 - d. Atribut kesesakkan.
9. Urutan tuntutan atribut persepsi pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian Zona II dengan harapan membutuhkan adjustment adalah sebagai berikut :
- a. Atribut aksesibilitas.
 - b. Atribut kenyamanan.
 - c. Atribut aktivitas dan visibilitas.
 - d. Atribut kesesakkan.

10. Urutan tuntutan atribut persepsi pedagang kaki lima terhadap jalur pedestrian

Zona III dengan harapan adaptif adalah sebagai berikut :

- a. Atribut aksesibilitas.
- b. Atribut kenyamanan.
- c. Atribut aktivitas dan visibilitas.
- d. Atribut kesesakkan.

B. Rekomendasi

Beberapa rekomendasi atau usulan-usulan mengenai perkembangan masa akan datang Jalur Pedestrian Jalan Prof. Dr. H. Bunyamin Purwokerto yang berkaitan kegiatan sektor informal yang selalu menggunakan tempat atau lokasi jalur pedestrian, sebagai ruang publik. Bila melihat dari sisi fungsi utama sebagai tempat pejalan kaki, maupun pada sisi lain para sektor informal atau para pedagang kaki lima untuk dapat bertahan hidup harus mencari nafkah di tempat yang menurutnya dapat dipakai sebagai harapan untuk dapat mempertahankan hidupnya, disamping itu sebenarnya keberadaan para pedagang kaki lima menjadikan daerah tersebut nampak hidup dan ramai terutama diwaktu malam, untuk itu perlu adanya usulan rekomendasi untuk berbagai pihak seperti :

1. Bagi Perancang/Arsitek Pekotaan

Untuk merancang pada ruang publik khususnya elemen pendukung jalur pedestrian perlu pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut :

- a. Dalam menentukan lebar jalur pedestrian disesuaikan dengan pengguna ruang publik bila dalam hal ini memang akan menampung kegiatan pedagang kaki

lima dan para pejalan kaki.

- b. Untuk membedakan fungsi sesuai kegiatannya dapat dibedakan dengan ketinggian peil untuk lebih memperjelas serta memperkuat fungsi.
- c. Bila memang direncanakan untuk penempatan pedagang kaki lima dan pejalan kaki perlu diperhatikan jarak/modul penempatan *street furniture* seperti : penempatan bak bunga, pohon-pohon peneduh dan tiang listik/telepon.
- d. Penyediaan fasilitas penunjang sesuai kebutuhan para pedagang kaki lima seperti : kran-kran air bersih, penyambungan lampu penerangan dan tempat penampungan sampah sementara.
- e. Pembedaan dalam memilih bahan penutup jalur pedestrian khususnya yang dipergunakan untuk kegiatan pedagang kaki lima dengan tujuan bila telah selesai digunakan tidak meninggalkan bekas-bekas kotoran dan bila kotor mudah untuk dibersihkan.

2. Bagi Pengelola/Pemerintah Daerah.

- a. Diperlukan peraturan-peraturan yang operasional untuk mendukung pelaksanaan kegiatan para pedagang kaki lima dengan tujuan untuk menghindari berbagai persepsi dari pengguna ruang publik.
- b. Diperlukan pengawasan secara kontinyu serta pembinaan dari pihak yang terkait dengan tujuan untuk dapat mengendalikan bila terjadi penyimpangan dalam penggunaan ruang publik tersebut.

3. Bagi Peneliti

- a. Perlu dilanjutkan penelitian yang sama hanya respondennya diarahkan untuk calon pembeli.

- b. Perlu dilanjutkan penelitian yang serupa pada jalur pedestrian di daerah lain yang mempunyai kemiripan fenomena yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Altman, I., 1975. *The Environmental and Socialbehavior*. Montrey, California.
- Anonim, 1988. *Himpunan Peraturan Tentang Penyusunan Rencana Kota*. Biro Bina Pemerintahan Daerah Setwilda Propinsi Jawa Tengah, Semarang.
- , 1991. *Teori Perancangan Urban*. Program Studi Perancangan Arsitektur Fakultas Pascasarjana ITB, Bandung.
- , 1992. *Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Lalu-lintas Dan Angkutan Jalan*. Sinar Grafika, Jakarta..
- , 2002. *Evaluasi Dan Revisi RUTRK Purwokerto*. Badan Perencanaan dan Penelitian Pembangunan Daerah Kabupaten Banyumas, Purwokerto.
- Bell, Paul A., 1976. *Environmental Psychology*. W. B. Saunders Company, Philadelphia.
- Camm JCR dan Irwin PG, 1990. *Space, People, Place: Economic And Settlement Geography*. Longman Cheshire, Melbourne Australia.
- Chris Manning dan Tajuddin Noer Efendi, 1991. *Urbanisasi, Pengangguran Dan Sektor Informal Di Kota*. Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.
- Djoko Indrosaptono. *Pendekatan Kuantitatif Rasionalistik "Persepsi Pengguna/Penghuni Terhadap Seting Ruang" (Bidang Arsitektur Lingkungan dan Perilaku)*. Makalah disampaikan pada Seminar Nasional "Penelitian Arsitektur Metoda dan Terapannya" yang diselenggarakan oleh Program Studi Magister Teknik Arsitektur, Undip Semarang pada tanggal 7 Juni 2003.
- Eko Budihardjo dan Djoko Sujarto, 1998. *Kota Yang Berelanjutan*. Direktorat Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- Hadi Sabari Yunus, 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Hall, Edward T., 1966. *The Hidden Dimension*. Doubleday & Company, Inc., New York.
- Haryadi dan B. Setiawan, 1995. *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Direktorat Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- HMN. Nasution, 1996. *ManajemenTransportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- J. Pamudji Suptandar, 1999. *Design Interior*. Djambatan, Jakarta.
- Masri Singarimbun dan Sofian Effendi (Penyunting), 1982. *Metode Penelitian Survai*. LP3ES, Jakarta.
- Moh. Nazir, 1999. *Metode Penelitian*. Ghalia, Indonesia.

- Morlok, Edward K., 1995. *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Muchtarudin Siregar, 1990. *Ekonomi Dan Management Perangkutan*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Rita L. Atkinson dkk., 1983. *Pengantar Psikologi*. Jilid 1. Erlangga, Jakarta.
- Rustam Hakim, 1987. *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*. Bumi Aksara, Jakarta.
- Rustian Kamalluddin, 1987. *Ekonomi Traansportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sarlito Wirawan Sarwono, 1992. *Psikologi Lingkungan*. Grasindo, Jakarta.
- Sarlito Wirawan Sarwono, 1995. *Psikologi Lingkungan*. PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- S. Azwar, 2002. *Sikap Manusia, Teori dan Pengukurannya*. Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta.
- Sears, David O., dkk., 1985. *Psikologi Sosial*. Jilid 2. Erlangga, Jakarta.
- Schwab, William A., 1982. *URBAN SOCIOLOGY A Human Ecologicaal Perspective*. Addison-Wesley Publishing Company. London
- Shirvani, Hamid, 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Sunardi, 1996. *Kajian Teoritik Proses Penyusunan RUTRK. Kasus Kotatip Purwokerto*. Thesis Magister Perencanaan Kota dan Daerah, Program Pasca Sarjana Teknik Arsitektur UGM, Yogyakarta.
- , 2001. *Terminal Bus Purwokerto Sebagai Sumber PAD Kabupaten Banyumas*. Radar Banyumas, Purwokerto.
- , 2001. *Kota Kita Kota Two In One*. Radar Banyumas, Purwokerto.
- Sutrisno, 1983. *Bentuk Struktur Bangunan dalam Arsitektur Modern*. Gramedia, Jakarta.
- Suwardjoko Warpani, 1998. *Rekayasa Lalu-lintas*. ITB, Bandung.
- W. A. Gerungan, 2002. *Psikologi Sosial*. PT. Rafika Aditama, Bandung.
- Weisman, J., 1981. *Modelling Environment Behavior System*. Journal of Man Environmental Relation, Pensilvania, USA.